

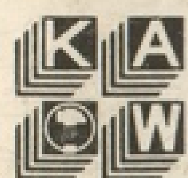
SAMOLOTY

NA KTÓRYCH WALCZYLI POLACY

Wszystko, co ciekawe –
w Ilustracjach Samoprzylepnych,
do kolekcjonowania
w specjalnie
opracowanych zeszytach.

* Poczet królów polskich
* Samoloty, na których walczyli Polacy
* Gwiazdy muzyki rozrywkowej
* Polscy olimpijczycy
* Kontynenty – Afryka
* Stare samochody
* Ptaki Polski
* Od Aten do Moskwy
* Samochody wyścigowe
* inne w przygotowaniu





NOWOŚĆ DLA KOLEKCJONERÓW

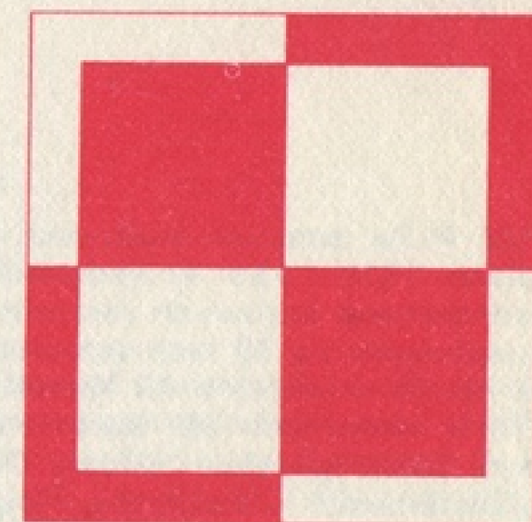
Autor tekstów, Ilustracji Samoprzylepnych
i rysunków w tekście
ADAM JOŃCA

Opracowanie graficzne
ADAM JOŃCA i WŁODZIMIERZ
DYBCZYŃSKI

Redaktor techniczny
MAŁGORZATA BRZOZOWSKA

Druk i oprawa
RSW „PKR" ZG Ciechanów z. 12/78
Nakład 100.000 + 360 egz. S-102

WRZESIEŃ 1939



1 września 1939 roku hitlerowskie Niemcy napadły na Polskę. Przeciwko Polsce ruszyły niemieckie siły zbrojne liczące około 1 850 000 żołnierzy, 2 800 czołgów, 10 000 dział polowych i moździerzy oraz 2000 samolotów bojowych.

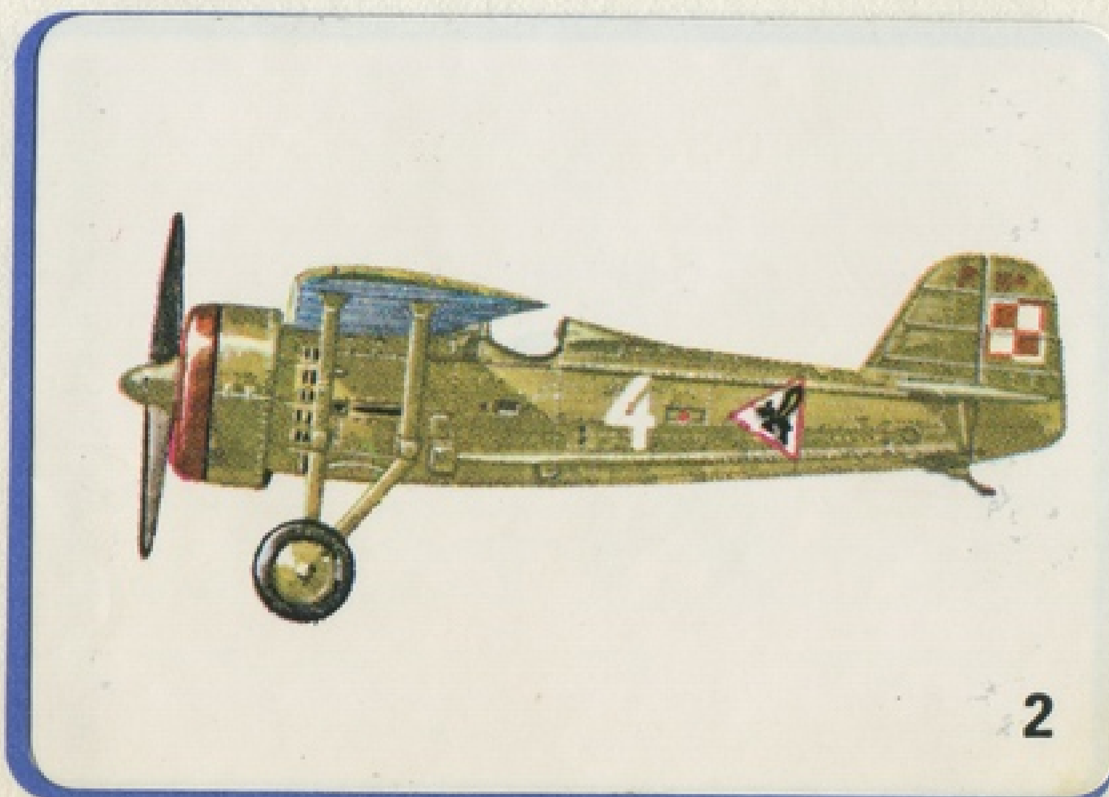
Polska rzuciła do walki obronnej około miliona żołnierzy, 4 300 dział, 880 czołgów i samochodów pancernych i prawie 400 samolotów bojowych.

Te wątłe siły zdołały jednak zadać najeźdźcy duże straty. Polscy żołnierze zniszczyli 993 czołgi i samochody pancerne, 370 dział i moździerzy, ponad 11 000 różnych pojazdów mechanicznych, wyeliminowali z walki co najmniej 697 samolotów.

Prawda o poczynaniach polskiego lotnictwa w kampanii wrześniowej długo nie była znana. Komunikaty niemieckie celowo ukrywały porażki, bo musiałyby przyznać, że „niezwyciężona" armia niemiecka napotkała na znaczne trudności. To Niemcy właśnie stworzyli legendę o zniszczeniu polskich samolotów w pierwszych dniach wojny. Tymczasem ofiarą niemieckich

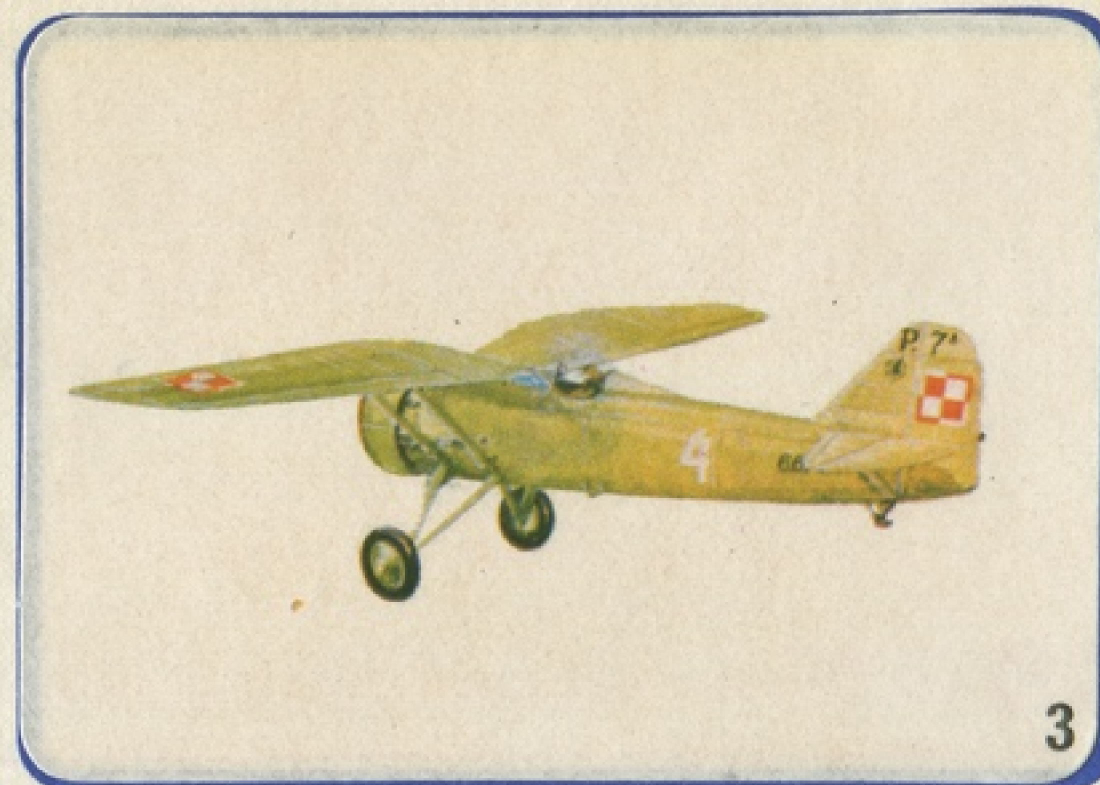


PZL P-11c, samolot myśliwski. W jednostkach bojowych 1 września 1939 roku znajdowało się 129 samolotów *P-11c* i *P-11a*. W kilka dni później przybyło jeszcze 7 maszyn po remoncie. Pierwsze zwycięstwo powietrzne w II wojnie światowej odniósł walczący na *P-11c* podporucznik pilot Władysław Gnyś ze 121 eskadry. Polscy myśliwcy zestrzelili, walcząc na *P-11c*, co najmniej 129 niemieckich maszyn. Na rysunku: *P-11c* z 161 eskadry 6 pułku lotniczego.

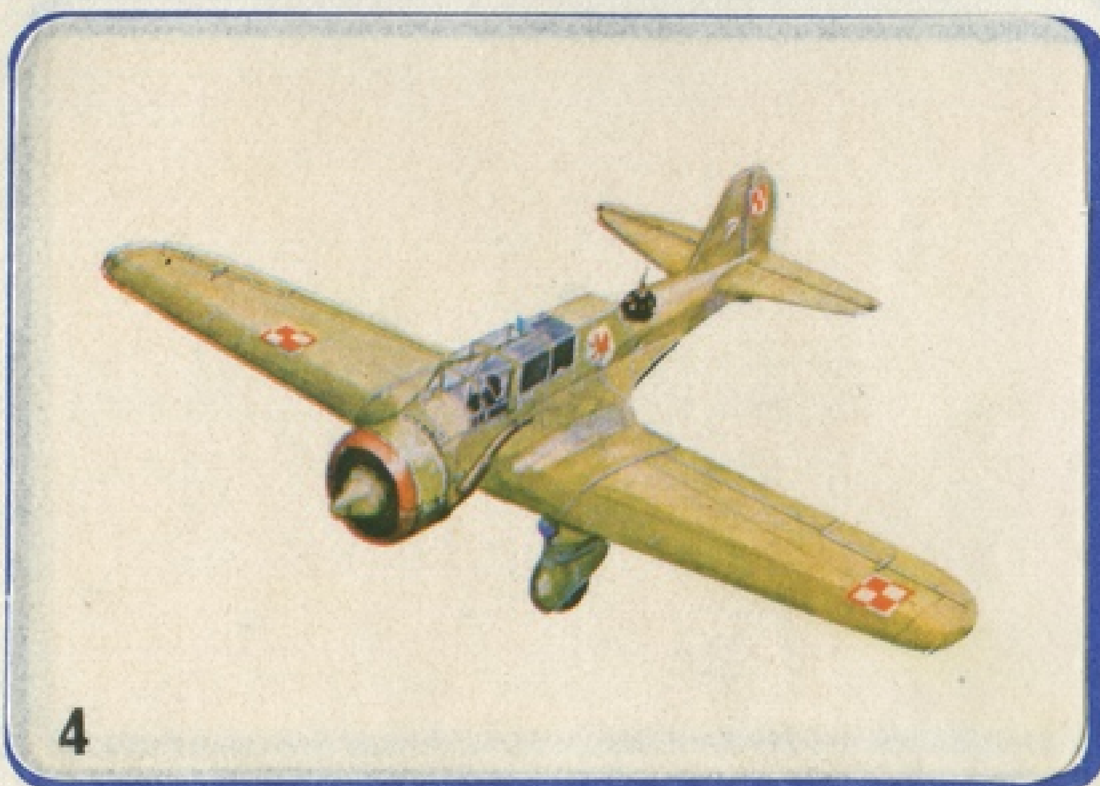


PZL P-11a, samolot myśliwski, którego ulepszoną, nowszą wersją był *P-11c*. W kampanii wrześniowej użyto około 20 samolotów *P-11a*. Na rysunku: *P-11a* z 113 eskadry 1 pułku lotniczego.

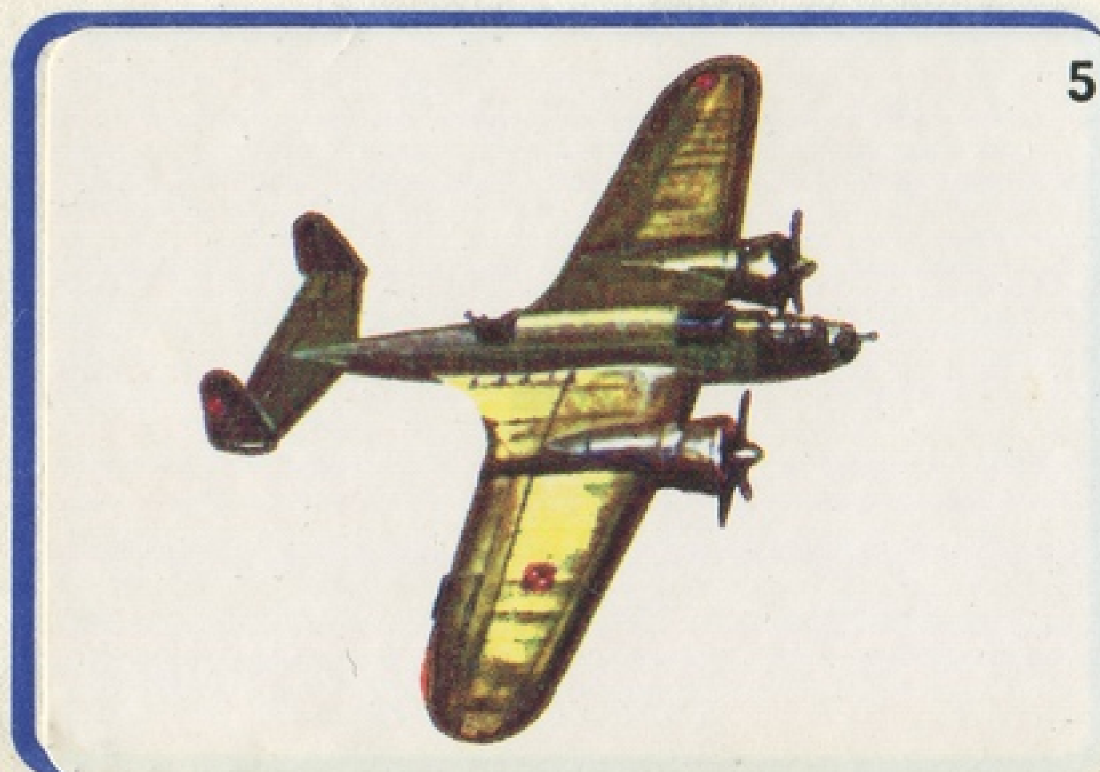
PZL P-7a, samolot myśliwski, produkowany w latach 1932-1933. W kampanii wrześniowej w jednostkach bojowych (eskadry 123, 151, 162) znajdowało się 30 tych samolotów. Oprócz nich w szkolnictwie było 40 samolotów, w rezerwie 10, w remontach 25. Samoloty *P-7a* użyte też były przez pilotów „Grupy Dęblińskiej". Tych przestarzałych samolotów, po kilku startach, zaczęto używać wyłącznie do rozpoznania. Na rysunku: *P-7a*.



PZL-23B Karaś, samolot liniowy. W tego typu samoloty wyposażone były eskadry 21, 22, 55, 64, 65 z Brygady Bombowej i eskadry 51, 41, 42, 34, 32, 24 i 31 z lotnictwa armijnego. Razem w jednostkach bojowych było 118 samolotów. Dokonały one ogromnego zadania. Maszyny samej tylko Brygady Bombowej wykonały 130 lotów na bombardowanie i 50 rozpoznawczych. Na rysunku: *PZL-23B Karaś* z 41 eskadry 4 pułku lotniczego.



PZL-37B Łoś, samolot bombowy. 1 września 1939 roku wojsko dysponowało w jednostkach 94 *Łosiami*, z tym, że w jednostkach liniowych było 36 samolotów (eskadry 211, 212, 216 i 217). Użyto bojowo 45 samolotów, które wykonały około 100 lotów na bombardowanie i 30 lotów rozpoznawczych. Na rysunku: *PZL-37B Łoś* z Brygady Bombowej.



ataków na lotniska padł sprzęt nie nadający się do walki; samoloty bojowe już od kilku dni stały na zamaskowanych lotniskach polowych.

Wojenną mobilizację polskiego lotnictwa ogłoszono 23 sierpnia 1939 roku. Lotnictwo podzielone zostało na dwie części: lotnictwo dyspozycyjne Naczelnego Wodza i lotnictwo armijne, oddane do dyspozycji armii i grup operacyjnych.

Lotnictwo dyspozycyjne tworzyła Brygada Pościgowa złożona z pięciu eskadr myśliwskich, Brygada Bombowa (cztery eskadry *Łosi* i pięć eskadr *Karasi*) oraz lotnictwo pomocnicze (eskadra obserwacyjna, eskadra transportowa, cztery plutony łącznikowe i kompania balonów obserwacyjnych). Armie „Pomorze", „Poznań", „Łódź", „Kraków" otrzymały po dwie eskadry myśliwskie, jednej eskadrze rozpoznawczej, dwie eskadry obserwacyjne, plutonie (Armia „Pomorze" — dwa) łącznikowym i kompanie balonów obserwacyjnych. Armia „Modlin" i Samodzielna Grupa Operacyjna „Narew" otrzymały po jednej eskadrze myśliwskiej, jednej rozpoznawczej, jednej obserwacyjnej i jednym plutonie łącznikowym. Armia „Karpaty" otrzymała eskadrę rozpoznawczą, eskadrę obserwacyjną i pluton łącznikowy, zaś armia odwodowa „Prusy" kompanię balonów.

Ten układ obowiązywał tylko przez kilka dni; zmiany następowały w miarę wykruszania się sprzętu i przegrupowań wojsk. Dążono do zmniejszenia ilości eskadr i tworzenia z nich silniejszych związków taktycznych. Np. wszystkie eskadry myśliwskie włączono w skład „Brygady Pościgowej", którą z kolei

zreorganizowano, tworząc 16 września „Dywizjon Warszawski", „Dywizjon Krakowski" i eskadrę rozpoznawczą.

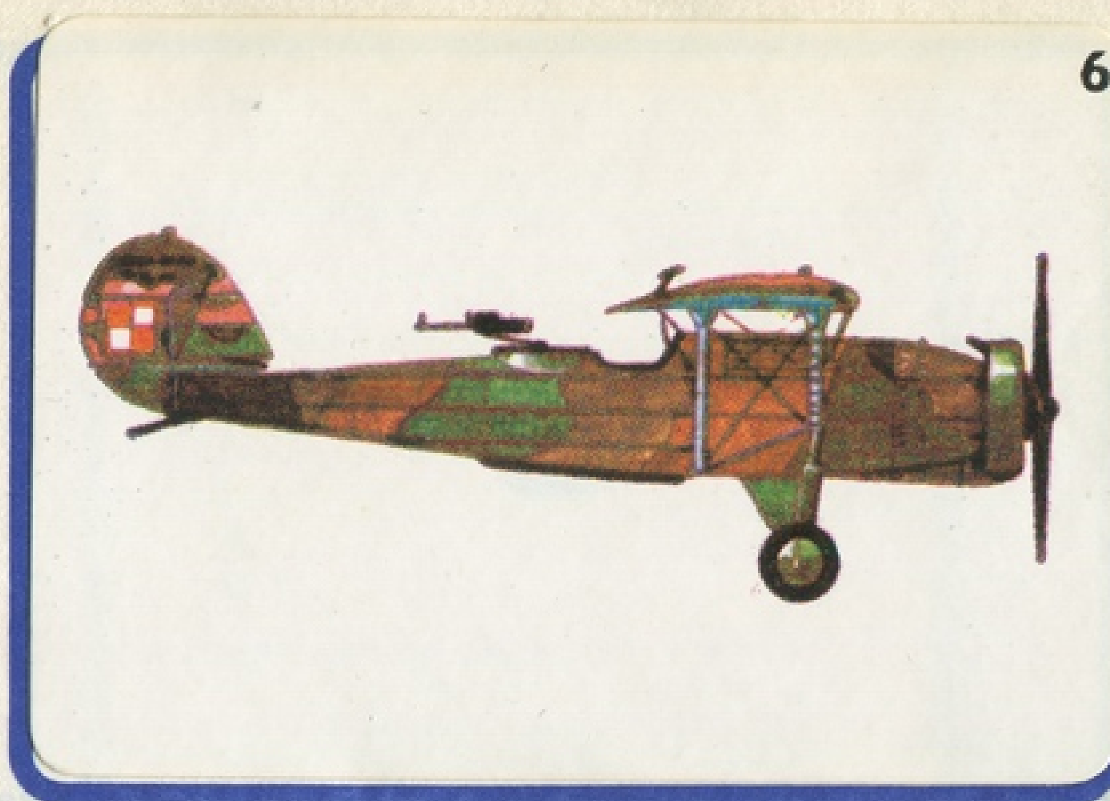
W czasie kampanii powstało samorzutnie kilka jednostek — „Grupę Dęblińską" utworzyli oficerowie-instruktorzy z Centrum Wyszkolenia, przy 1 Brygadzie Pancerno-Motorowej utworzono pluton rozpoznawczy. Z oblężonej Warszawy startowały samoloty grupy „Mokotów", a przy Samodzielnej Grupie Operacyjnej „Polesie" działał Samodzielny Pluton Łącznikowy.

Wydzielonym rodzajem sił powietrznych było lotnictwo morskie. Wyposażone w przestarzały sprzęt, atakowane przez niemieckie lotnictwo już o 4.45 rano 1 września, nie odegrało żadnej roli jako siła bojowa.

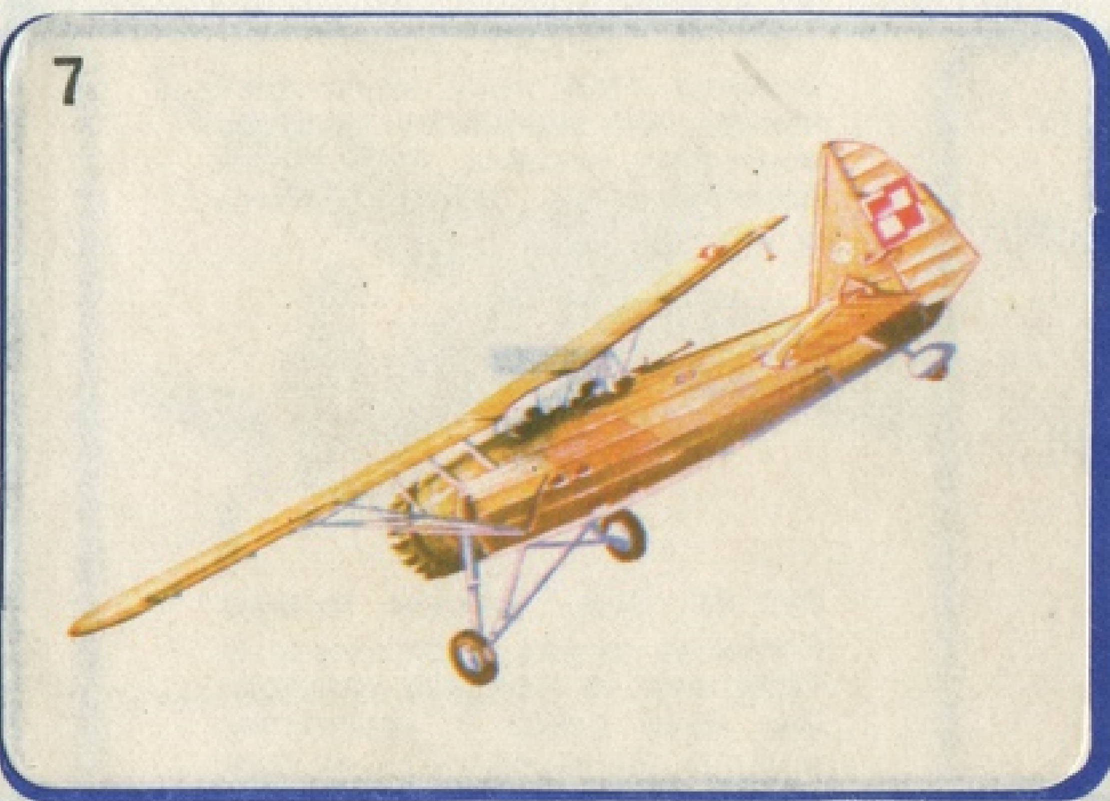
Stan osobowy lotnictwa (wraz z wojskami balonowymi) wynosił przed mobilizacją około 10 000 żołnierzy i oficerów. 1 września 1939 roku, po mobilizacji alarmowej osiągnął stan 12 tysięcy ludzi—w tym blisko 1200 pilotów, niemal 500 obserwatorów, nieco ponad 200 strzelców pokładowych.

Mobilizacja powszechna dać miała stan około 17 000 ludzi — stanu tego jednak nie udało się osiągnąć. Przypuszczalnie liczebność wojsk lotniczych osiągnęła 15 tysięcy.

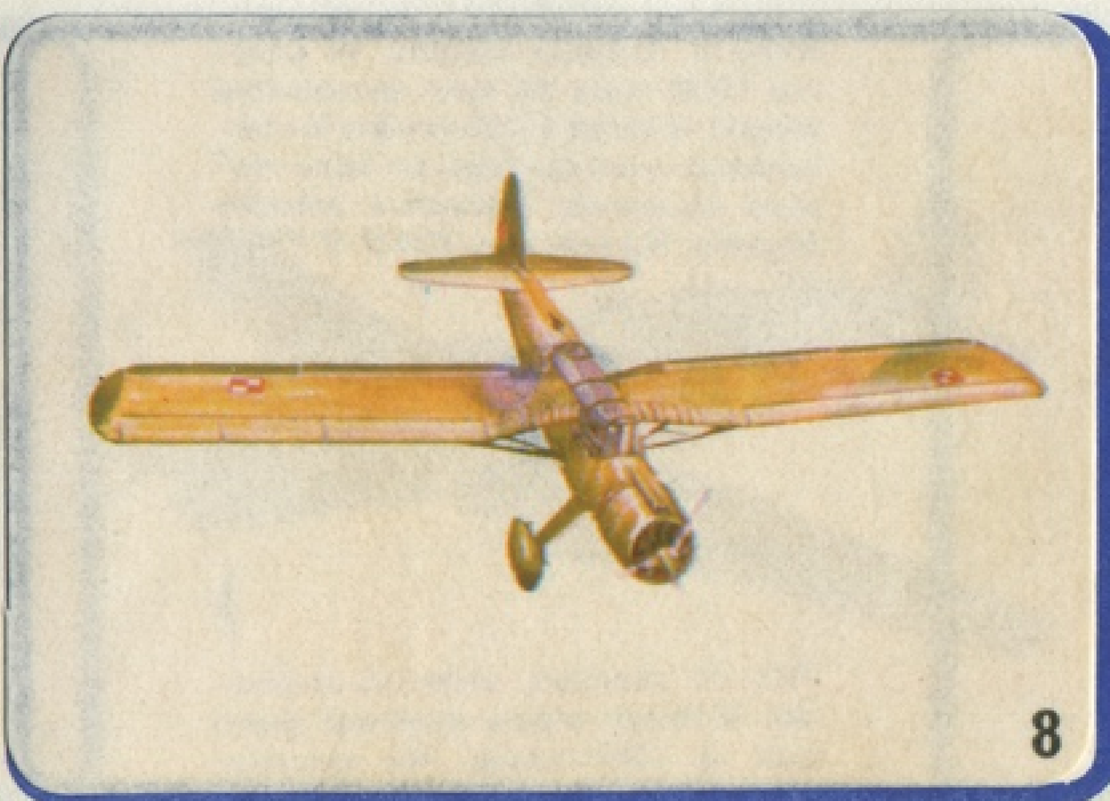
Polskie lotnictwo nie było w stanie wykonać wszystkich zadań, jakie przed nim stanęły. Było na to za słabe pod względem ilościowym i jakościowym, zawodziło zaplecze techniczne. Ale trzeba pamiętać, że mimo to zdołało stawić czoło przeważającym siłom lotnictwa niemieckiego przez dwa tygodnie, że zadało mu straty nieproporcjonalnie duże do swych możliwości.



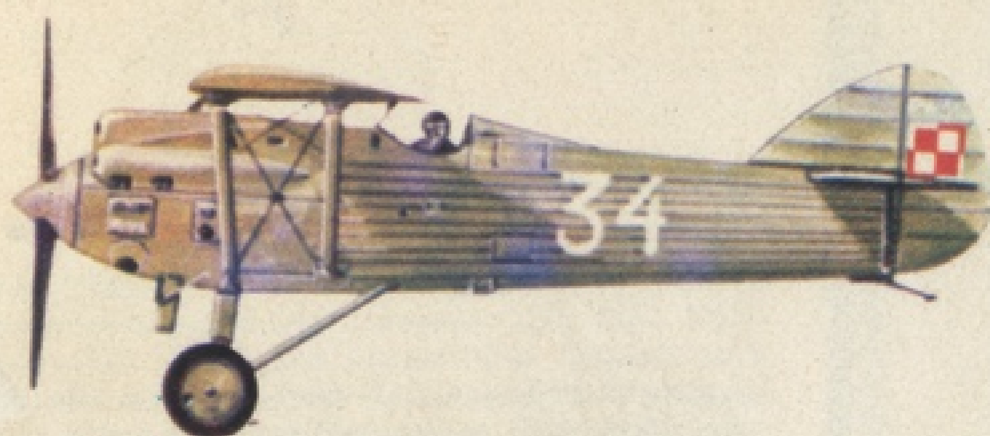
Lublin R-XIII, samolot towarzyszący. We wrześniu 1939 roku w jednostkach bojowych znajdowało się 49 tych samolotów, po 7 maszyn w eskadrach 16, 26, 36, 43, 46, 56 i 66, samolotów szkolnych było 30, w rezerwie 60 i w remontach 35. Na rysunku: *Lublin R-XIIID*.



LWS (*RWD-14*) *Czapla*, samolot towarzyszący. We wrześniu samoloty *Czapla* znajdowały się w eskadrach 13, 23, 33, 53 i 63 — po 7 maszyn. W czasie działań uzupełniono stany eskadr 15 samolotami z rezerwy i remontów — łącznie użyto więc bojowo 50 maszyn. Na rysunku: *LWS Czapla*, wersja seryjna.

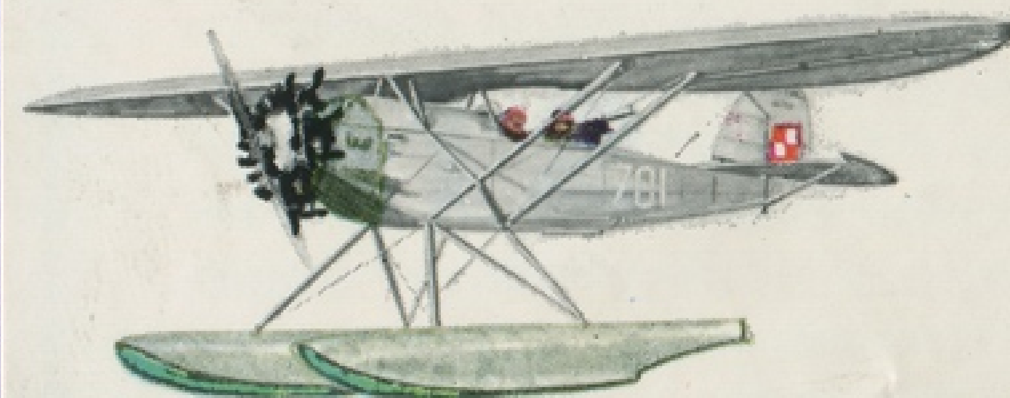


LWS-2 Mewa, samolot towarzyszący. Produkcję seryjną uruchomiono w 1939 roku. Pierwsze dwie maszyny seryjne oblatano już po wybuchu wojny. Przydzielone zostały 26 Eskadrze Towarzyszącej. Na rysunku: *LWS-2 Mewa*, wersja seryjna.



PWS-10, samolot myśliwski skonstruowany w 1939 roku. Kilka sztuk użyła we wrześniu „Grupa Dęblińska" do rozpoznania. Na rysunku: *PWS-10* z Centrum Wyszkolenia w Dęblinie.

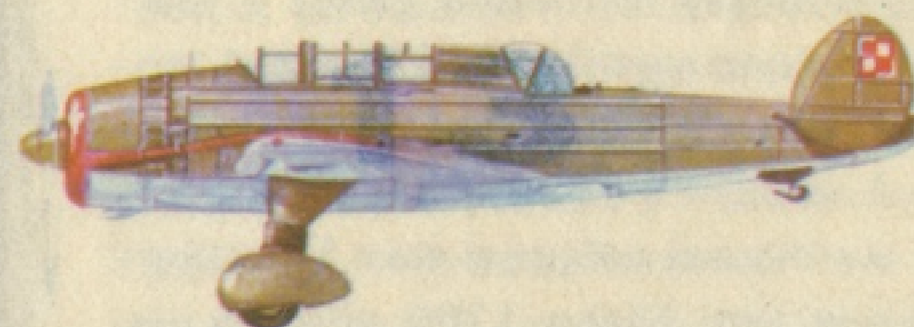
Lublin R-XIII hydro, wodnosamolot pływakowy. Używany w Morskim Dywizjonie Lotniczym. Na rysunku: *Lublin R-XIII bis hydro*, nr 701.

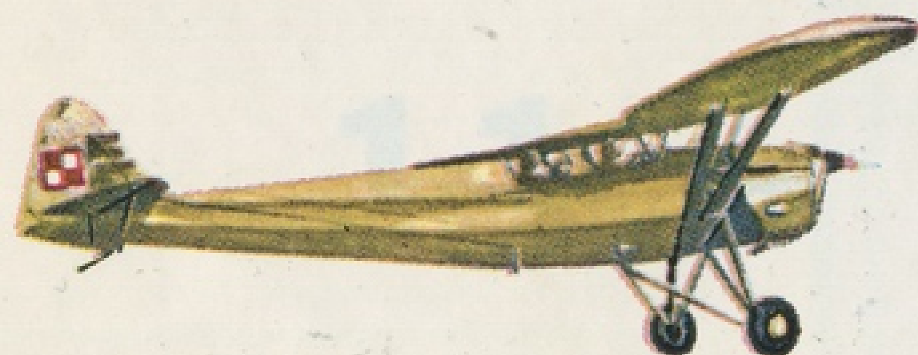




PWS-26, samolot szkolny. We wrześniu 1939 roku użyto kilku maszyn jako samolotów łącznikowych. Na rysunku: *PWS-26* ze Szkoły Strzelań i Bombardowania w Ułężu.

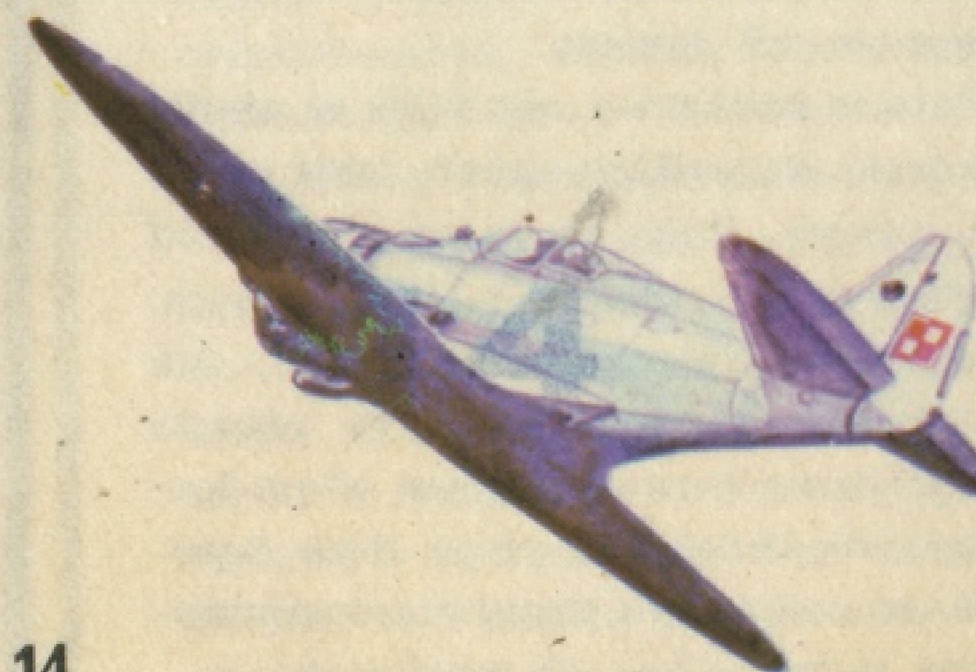
PZL-46 Sum, samolot liniowy. Produkcję seryjną uruchomiono w 1939 roku. W kampanii wrześniowej wziął udział 1 egzemplarz, prototyp. Na rysunku: *PZL-46 Sum*, prototyp.





RWD-8, samolot szkolny. W sierpniu 1939 roku 40 tych samolotów weszło w skład 13 plutonów łącznikowych, a oprócz tego po kilka maszyn otrzymały wszystkie eskadry bojowe. Na rysunku: *RWD-8 PWS*.

PZL-50 Jastrząb, samolot myśliwski. Wybuch wojny przerwał prace nad tą konstrukcją. Na rysunku: *PZL-50 Jastrząb*, prototyp.



POD NIEBEM FRANCJI

W styczniu 1940 roku podpisano umowę polsko-francuską, na mocy której zaczęto tworzyć Polskie Siły Powietrzne (PSP) we Francji. Personel PSP rekrutował się z żołnierzy lotnictwa polskiego, którzy we wrześniu 1939 roku opuścili kraj i przez Rumunię i Węgry przedostali się do Francji.

W postaci zwartej wszedł do walki tylko jeden polski dywizjon. Jego piloci zestrzelili 12 niemieckich maszyn i dwie prawdopodobnie. Inne polskie formacje — następne dywizjony myśliwskie, dywizjon bombowy i 2 dywizjony rozpoznawcze nie zostały do końca sformowane.

Piloci dywizjonów myśliwskich zorganizowani zostali w pojedyncze klucze myśliwskie, liczące 3 do 6 maszyn i przydzielone do dywizjonów francuskich oraz w samodzielne klucze przeznaczone do obrony ośrodków przemysłowych.

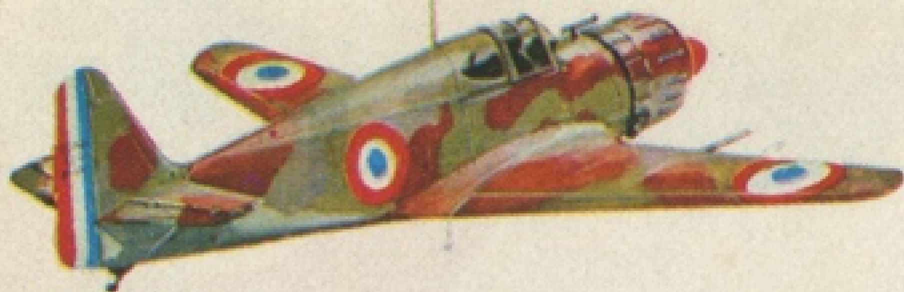
Ogółem w walkach wzięło udział tylko 130 polskich pilotów myśliwskich. Niepełna, z braku dokumentów, lista ich zwycięstw obejmuje jednak ponad 60 pewnych zwycięstw, przy stratach własnych — 11 pilotów.



Morane-Saulnier MS-406, samolot myśliwski. W 1939 roku Polska kupiła 160 tych samolotów, jednak do kraju już nie dotarły. W kampanii francuskiej w polskich kluczach i dywizjonie znalazło się ponad 90 samolotów. Na rysunku: *Morane-Saulnier MS-406C1* z 1/145 Dywizjonu Warszawskiego.

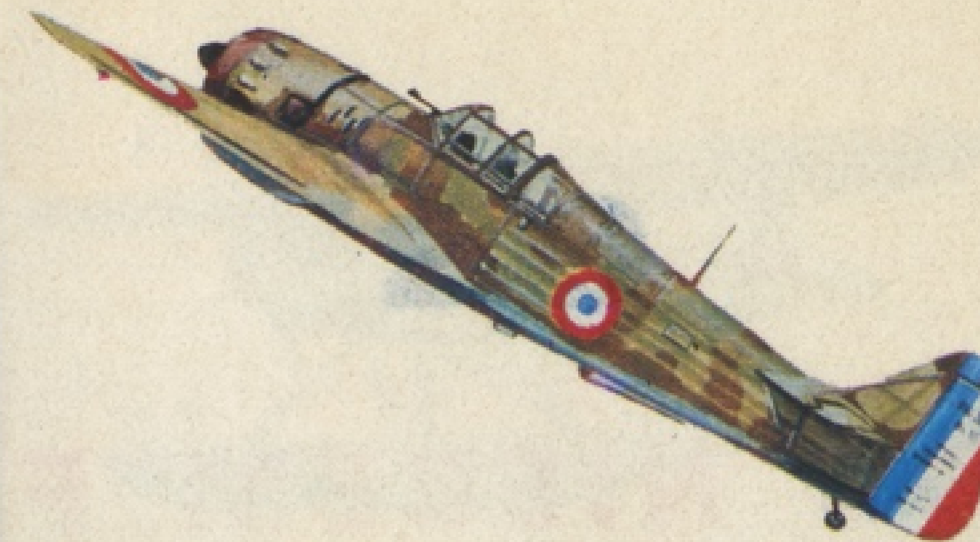


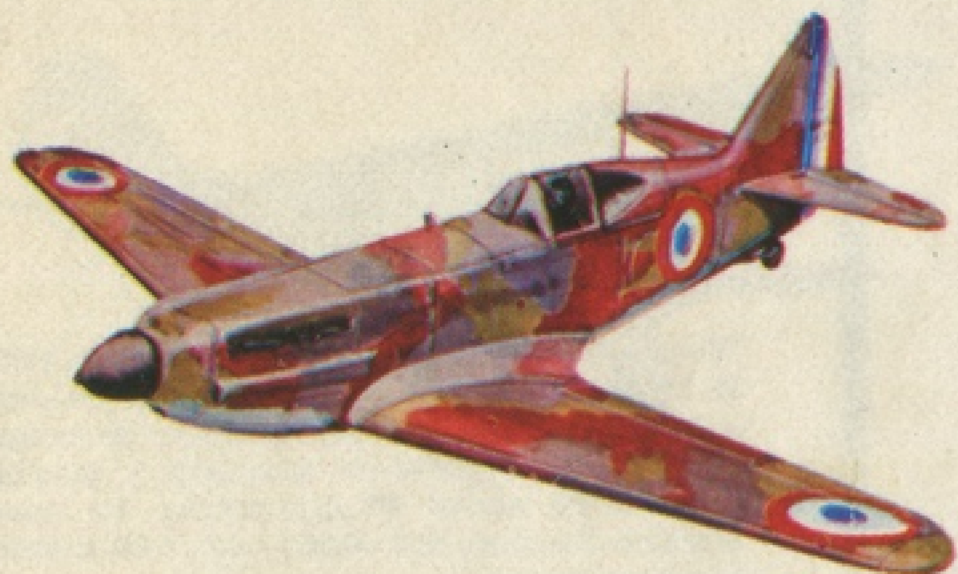
Caudron C-714 Cyclone, samolot myśliwski. W ten zgrabny, ale nieudany konstrukcyjnie samolot, wyposażony był Dywizjon I/145. Na rysunku: *Caudron C-714 Cyclone* nr I-217 z Dywizjonu 1/145 Warszawskiego.



Marcel Bloch MB-152, samolot myśliwski. Polscy piloci użyli około 70 samolotów tego typu i jego wcześniejszej odmiany *MB-151*. Latał na nich między innymi dywizjon I/145, jak również inne polskie formacje we Francji. Na rysunku: *Marcel Bloch MB-152*.

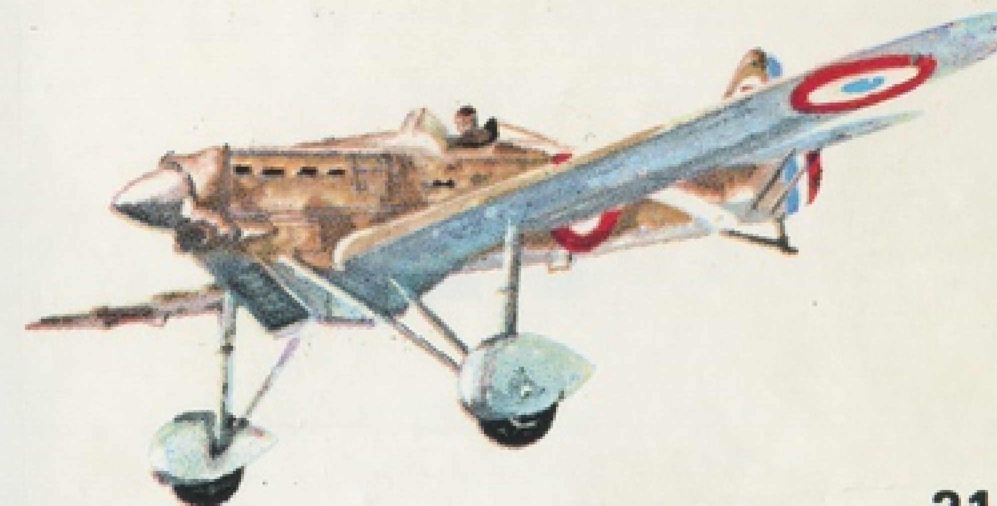
Koolhoven FK-58, samolot myśliwski. 16 maszyn tego typu używały polskie klucze myśliwskie, których zadaniem była obrona niektórych miast, np. Cognac, La Rochelle, Caen. Na rysunku: *Koolhoven FK-58A*.

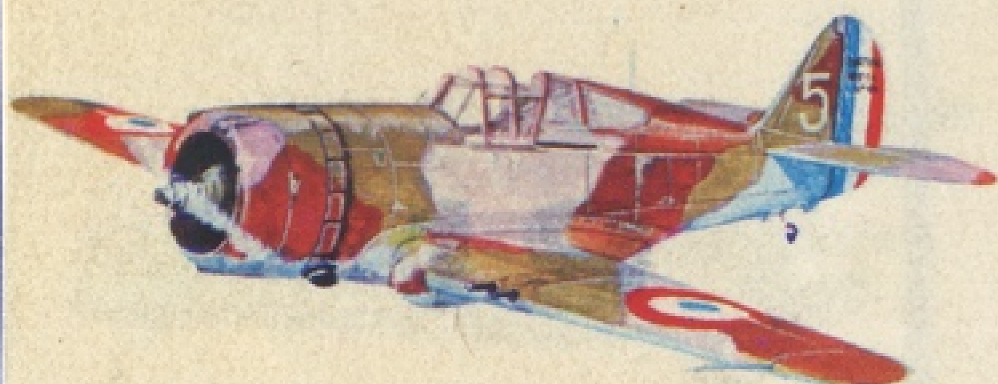




Dewoitine D-520, samolot myśliwski. Polacy latali na około 12 samolotach tego typu. Uzbrojone w nie były niektóre klucze, przydzielone do eskadr francuskich. Na rysunku: *Dewoitine D-520*.

Dewoitine D-501, samolot myśliwski. 11 maszynami tego typu dysponował polski Dywizjon Treningowy Myśliwski a 5 — klucz obrony Tuluzy-Francazal. Na rysunku: *Dewoitine D-501* z polskiego Dywizjonu Treningowego.





Curtiss Hawk 75A, samolot myśliwski. Polacy z dwu kluczy myśliwskich latali na około 13 samolotach tego typu. Na rysunku: *Curtiss Hawk 75A* z polskiego klucza GC III/2.

Potez 63-11, samolot rozpoznawczy. Wyposażony w nie został polski Dywizjon Rozpoznawczy, utworzony w marcu 1940 roku. Na rysunku: *Potez 63-11* nr fabryczny 135, z polskiego Dywizjonu Rozpoznawczego.





SOJUSZNIK ZZA KANAŁU

Również w Wielkiej Brytanii przystąpiono do tworzenia Polskich Sił Powietrznych. Zrazu z dużymi oporami; Anglicy, tak jak Francuzi, nie mieli do polskich pilotów dość zaufania. Upadek Francji zmusił do rewizji poglądów.

Przed niezbyt silną (sprzętu było dość, brakowało wyszkolonych pilotów) obroną powietrzną Wielkiej Brytanii wkrótce stanąć miały poważne zadania bojowe. Już w połowie lipca 1940 roku do angielskich dywizjonów zaczęto kierować Polaków, którzy przeszkolili się na *Hurricanach*. Śpiesznie organizowano polskie dywizjony bojowe.

W lipcu 1940 roku rozpoczęto formowanie dwu pierwszych dywizjonów bombowych (300 i 301) i jednego myśliwskiego (302), w sierpniu uformowano następny dywizjon myśliwski (303) i następny bombowy (304)... W rok po kampanii wrześniowej pokonana w niej Polska przyszła z pomocą Wielkiej Brytanii, naszemu gwarantowi z 1939 roku!



23

de Havilland dH 82A Tiger Moth, samolot szkolny. *Moth'y* używane były w polskich szkołach lotniczych w Anglii, jako samoloty służbowe polskich oficerów łącznikowych i jako samoloty łącznikowe w niektórych dywizjonach bojowych. Na rysunku: *Tiger Moth,* nr fabryczny K6348, używany w polskiej szkole w Hucknall w 1941 roku.



24

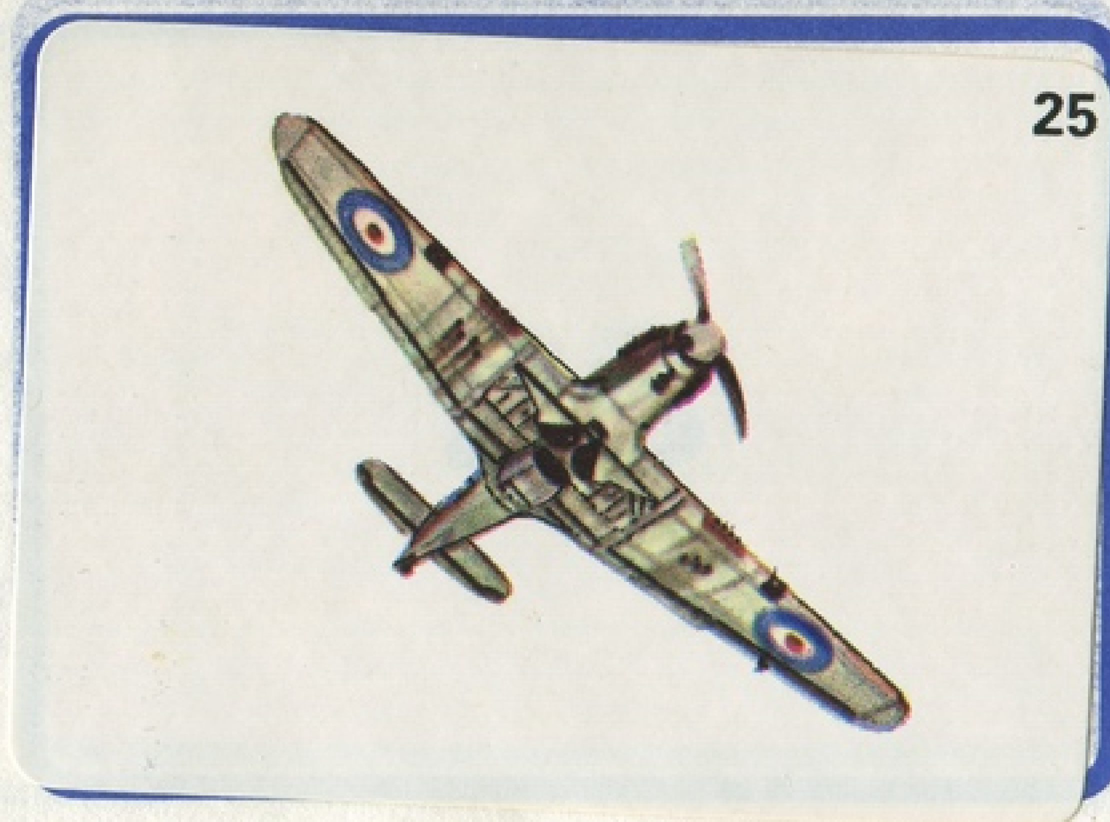
Westland Lysander, samolot rozpoznawczy. W samoloty *Westland Lysander* wyposażony został 309 Dywizjon Współpracy zorganizowany jesienią 1940 roku. Otrzymał on *Lysandery* w wersji *Mk.III* i *Mk.III A* i kilka *Mk.II.* Na rysunku: *Westland Lysander Mk.IIIA,* nr fabryczny V9644, znak rozpoznawczy AR-0, z 309 dywizjonu.



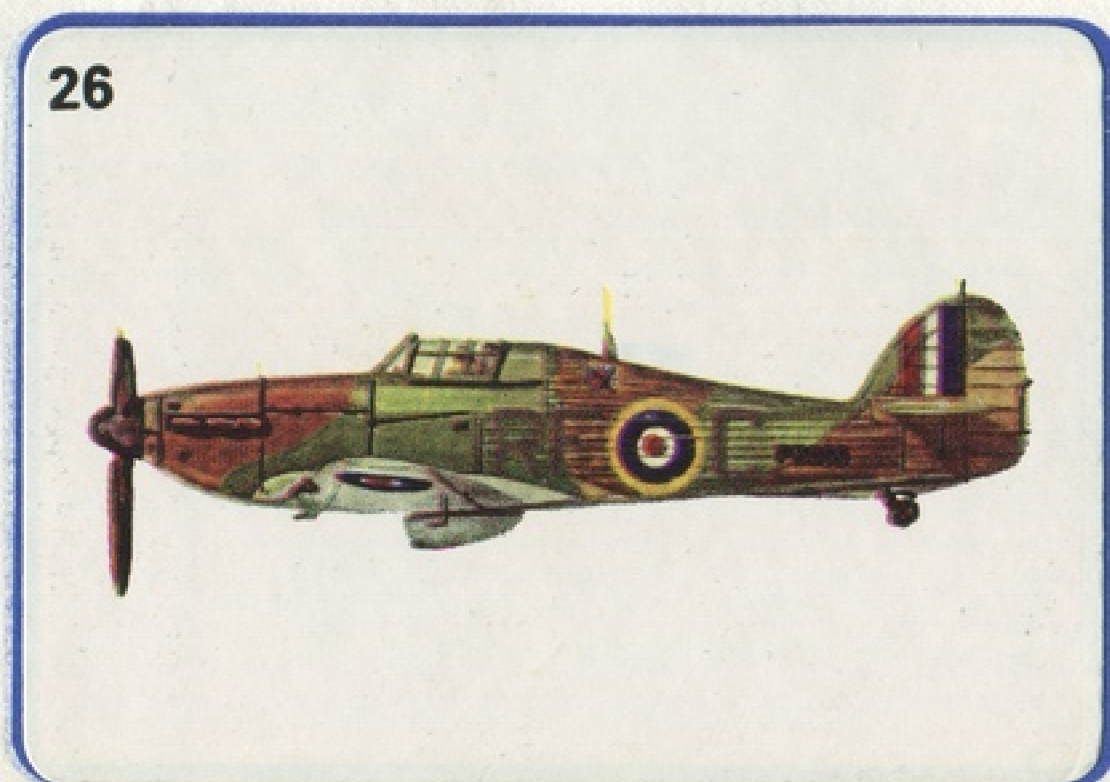




BITWA O WIELKĄ BRYTANIĘ



Hawker Hurricane Mk.I, samolot myśliwski. Podstawowy angielski samolot myśliwski z początku wojny. Samolotami tego typu dysponowały w 1940 roku dywizjony 302, 303, 306, 308, a w 1941 roku przez kilka miesięcy używały ich też 315, 316 i 317 dywizjon. Na rysunku: *Hurricane Mk.I* dywizjonu 302.



Hawker Hurricane Mk.I. Na rysunku: *Hurricane Mk.I* dywizjonu 303 z okresu „Bitwy o Wielką Brytanię".

„Bitwa o Wielką Brytanię" — takie miano zyskał okres od początku sierpnia do końca października 1940 roku, w którym ważyły się losy planowanej przez Hitlera inwazji wyspy. Żeby mogła ona nastąpić konieczne było wyeliminowanie angielskiego lotnictwa z dalszej walki.

Polacy brali udział w „Bitwie" od samego początku. W sierpniu 1940 roku w angielskich dywizjonach myśliwskich znajdowało się ponad czterdziestu polskich pilotów, we wrześniu — ponad pięćdziesięciu a w październiku blisko osiemdziesięciu. Zestrzelili oni 77 1/2, 16 prawdopodobnie i uszkodzili 29 nieprzyjacielskich samolotów. W „Bitwie o Wielką Brytanię" poległo 19 polskich lotników.

W drugiej połowie sierpnia weszły do „Bitwy" pierwsze polskie dywizjony — 302 Dywizjon Myśliwski Poznański i 303 Dywizjon Myśliwski Warszawski im. Tadeusza Kościuszki, wyposażone w samoloty myśliwskie typu *Hurricane Mk.I*.







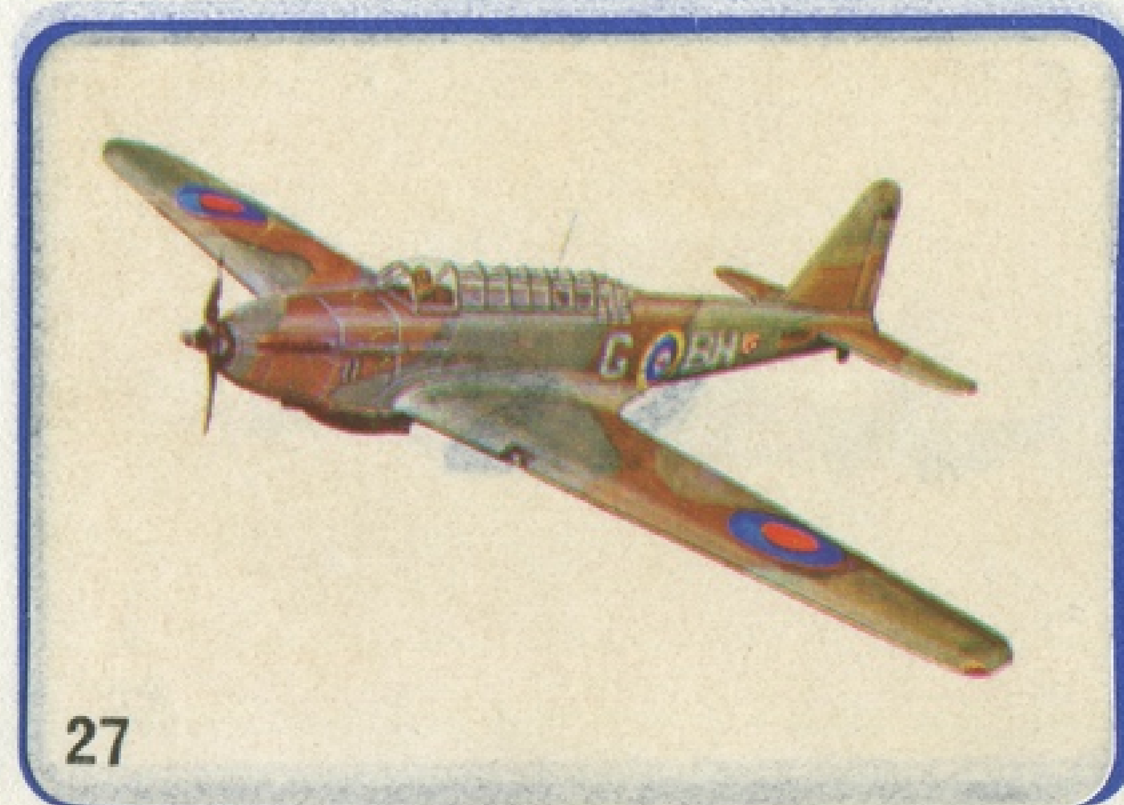
CEL NA DZIŚ ...

14 września 1940 roku osiągnął gotowość bojową 300 Polish Bomber Squadron, 300 Dywizjon Bombowy Ziemi Mazowieckiej. Już nocą tego samego dnia *Fairey Battle* (trzy załogi) dywizjonu atakowały niemieckie barki desantowe w Boulogne.

Również 14 września 1940 roku gotowość bojową osiągnął 301 Dywizjon Bombowy Ziemi Pomorskiej. Chrzest bojowy dywizjon przeszedł w taki sam sposób jak dywizjon 300 - trzy załogi atakowały Boulogne.

25 kwietnia 1941 roku pierwszy lot bojowy — atak bojowy na zbiorniki paliw w Rotterdamie — wykonały załogi 304 Dywizjonu Bombowego Ziemi Śląskiej i załogi 305 Dywizjonu Bombowego Ziemi Wielkopolskiej.

Cztery polskie dywizjony bombowe, startując z angielskich lotnisk wykonały ogromną pracę. Samoloty dywizjonu 300 startowały 3891 razy na bombardowanie i minowanie spędzając w powietrzu 20 244 godziny i zrzucając 9 000 ton bomb. W ostatnim locie bojowym, 25 kwietnia 1945 roku, wzięło udział

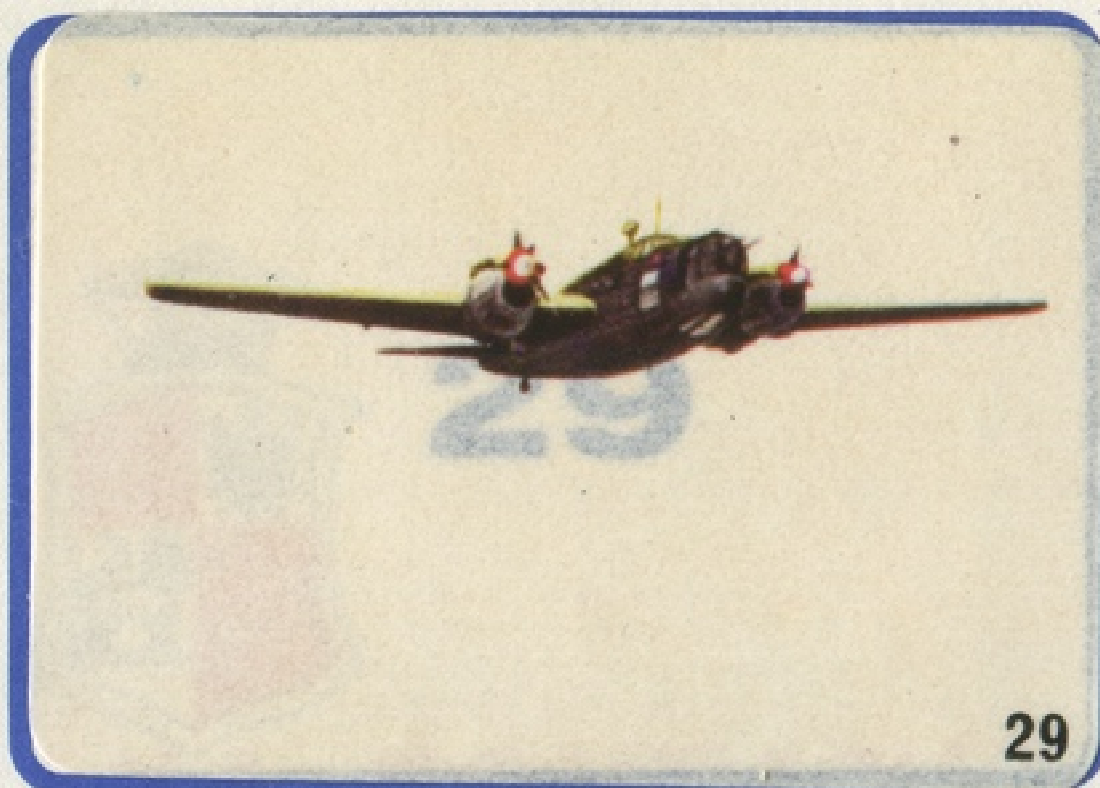


Fairey Battle, samolot bombowy. W samoloty tego typu uzbrojone zostały w chwili powstania wszystkie polskie dywizjony bombowe i używały ich do października — listopada 1940 roku, kiedy to przezbrojono je w *Wellingtony*. Korzystały z nich również polskie szkoły lotnicze w Wielkiej Brytanii. Na rysunku: *Fairey Battle* nr fabryczny N2241, znak rozpoznawczy BH-G z dywizjonu 300.

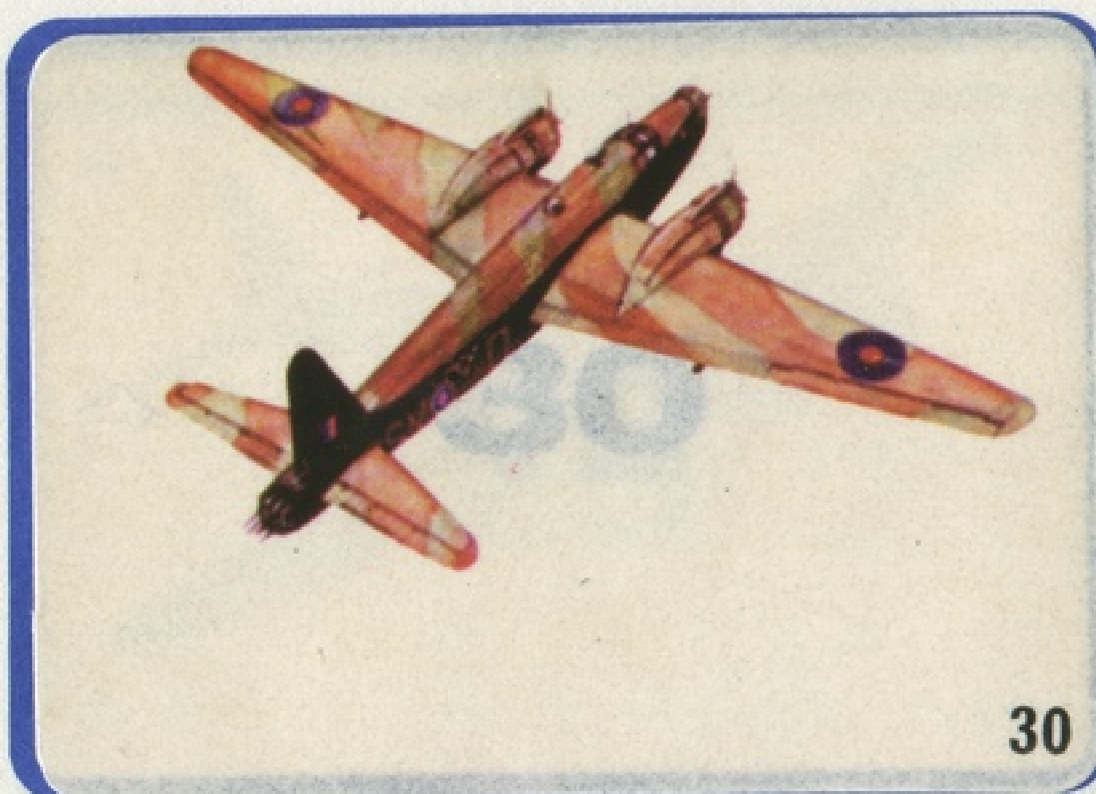


Vickers Wellington Mk.I, samolot bombowy. Pod koniec roku 1940 w *Wellingtony IC* i nieliczne egzemplarze *Wellingtonów IA* przezbroiły się polskie dywizjony bombowe w Anglii. Najdłużej używał ich dywizjon 304, do maja 1942 roku, pozostałe dywizjony przezbrojone zostały w nowsze odmiany w drugiej połowie 1941 roku. Na rysunku: *Wellington IC*, nr fabryczny R1006, znak rozpoznawczy GR-H, z 301 dywizjonu.

Vickers Wellington Mk.II, samolot bombowy. Odmiana *Wellingtona* z silnikami rzędowymi. Od połowy 1941 do połowy 1942 roku uzbrojony w *Wellingtony II* był 305 dywizjon. Na rysunku: *Wellington Mk.II* z 305 dywizjonu.



Vickers Wellington Mk.III, samolot bombowy. Używany był w 300, 301 i 305 dywizjonie i polskiej jednostce treningowej. Na rysunku: *Wellington Mk.III,* znak rozpoznawczy SM-D, z 305 dywizjonu.





Vickers Wellington Mk.X, samolot bombowy. Była to kolejna wersja samolotów *Wellington.* Wyposażone w nie były dywizjony 300, 301, 305 i 304 lotnictwa obrony wybrzeża. Na rysunku: *Wellington Mk.X* nr fabryczny HF598, znak rozpoznawczy BH-E, z 300 dywizjonu.

14 *Lancasterów* dywizjonu. Celem była kwatera Hitlera w Berchtesgaden.

Dywizjon 301 do końca 1942 roku, kiedy to został rozwiązany i przekształcony w eskadrę specjalnego przeznaczenia, wykonał 1 204 loty bojowe w czasie 6 782 godzin, zrzucając 1 770 ton bomb.

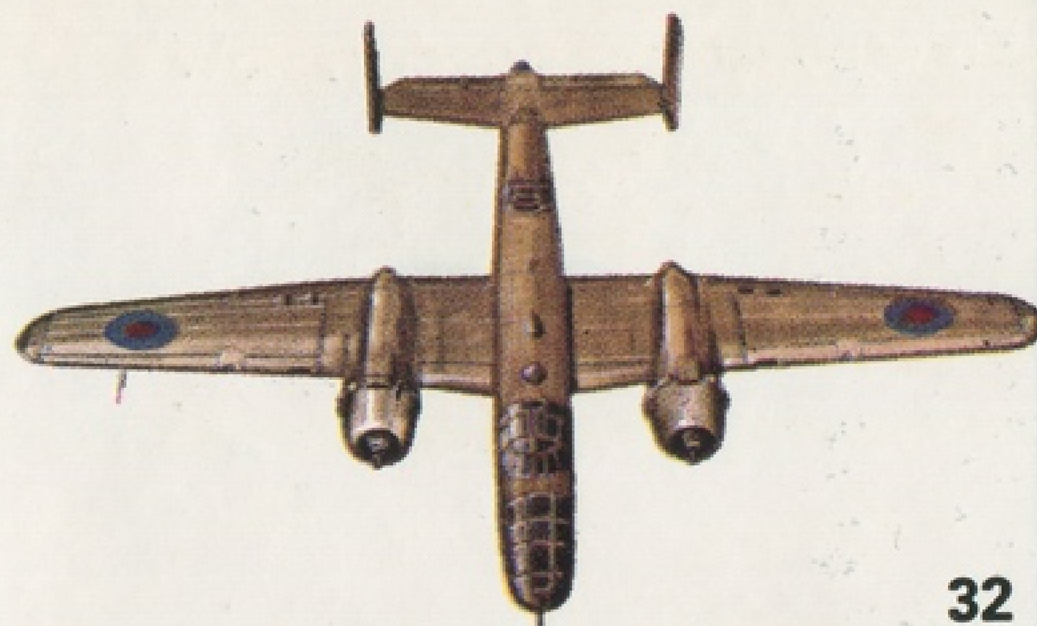
Dywizjon 304 do maja 1942 roku, to znaczy do chwili przeniesienia jednostki do lotnictwa obrony wybrzeża, wykonał 430 lotów w czasie 2 481 godzin, zrzucając 800 ton bomb.

Samoloty dywizjonu 305, do września 1943 roku, wykonały 1 117 lotów bojowych w czasie 6 056 godzin, zrzucając 1 900 ton bomb. Po przezbrojeniu i przekształceniu dywizjonu w jednostkę lotnictwa szturmowego, samoloty dywizjonu startowały do walki 2 468 razy, spędziły w powietrzu 6 971 godzin, zrzucając na nieprzyjaciela 1213 ton bomb; wystrzeliwując 360 100 pocis-



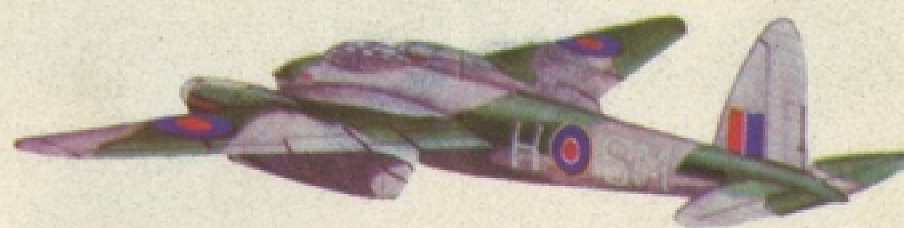
ków z działek 20 mm i wiele milionów pocisków z karabinów maszynowych!

Dywizjony ponosiły wielkie ofiary w ludziach. To właśnie straty wśród lotników spowodowały rozwiązanie dywizjonu 301, przeniesienie do lotnictwa morskiego dywizjonu 304 i uzupełnienie stanu dywizjonu 305 załogami angielskimi. W dywizjonie 300 poległo 371 pilotów, 19 zaginęło, 68 dostało się do niewoli, z lotów nie wróciło 80 maszyn; w dywizjonie 301 zginęło 156 lotników, 5 zaginęło, 25 znalazło się w niewoli. Do bazy nie wróciło 31 samolotów. W dywizjonie 304 — 102 lotników poległo i zaginęło, 35 dostało się do niewoli, stracono 27 samolotów. Dywizjon 305 w lotnictwie bombowym miał 126 poległych, 76 wziętych do niewoli i zestrzelonych 46 samolotów, w lotnictwie taktycznym poległo 22 Polaków i 18 Anglików, 3 Polaków zaginęło, 1 Anglik dostał się do niewoli, nie wróciło 35 maszyn.



32

North American B-25 Mitchell II, samolot bombowy. 10 samolotów tego typu otrzymał w 1943 roku dywizjon 305 i wykonał na nich loty bojowe w październiku i listopadzie. Na rysunku: NA *Mitchell II* z dywizjonu 305.



33

de Havilland Mosquito F.B.VI, samolot myśliwsko-bombowy. Używany był od grudnia 1943 roku do końca wojny w 305 Dywizjonie Bombowym, a we wrześniu i październiku 1943 roku w 307 Dywizjonie Myśliwskim Nocnym. Na rysunku: *Mosquito F.B.VI,* znak rozpoznawczy SM-A, z 305 dywizjonu.



34

Avro Lancaster, ciężki samolot bombowy. W *Lancastery* w wersji *B.I* i *B.III* uzbrojony został w kwietniu 1944 roku dywizjon 300. Na rysunku: *Avro Lancaster,* znak rozpoznawczy BH-F, z dywizjonu 300.



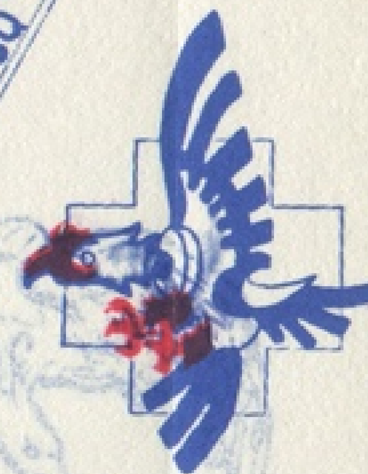




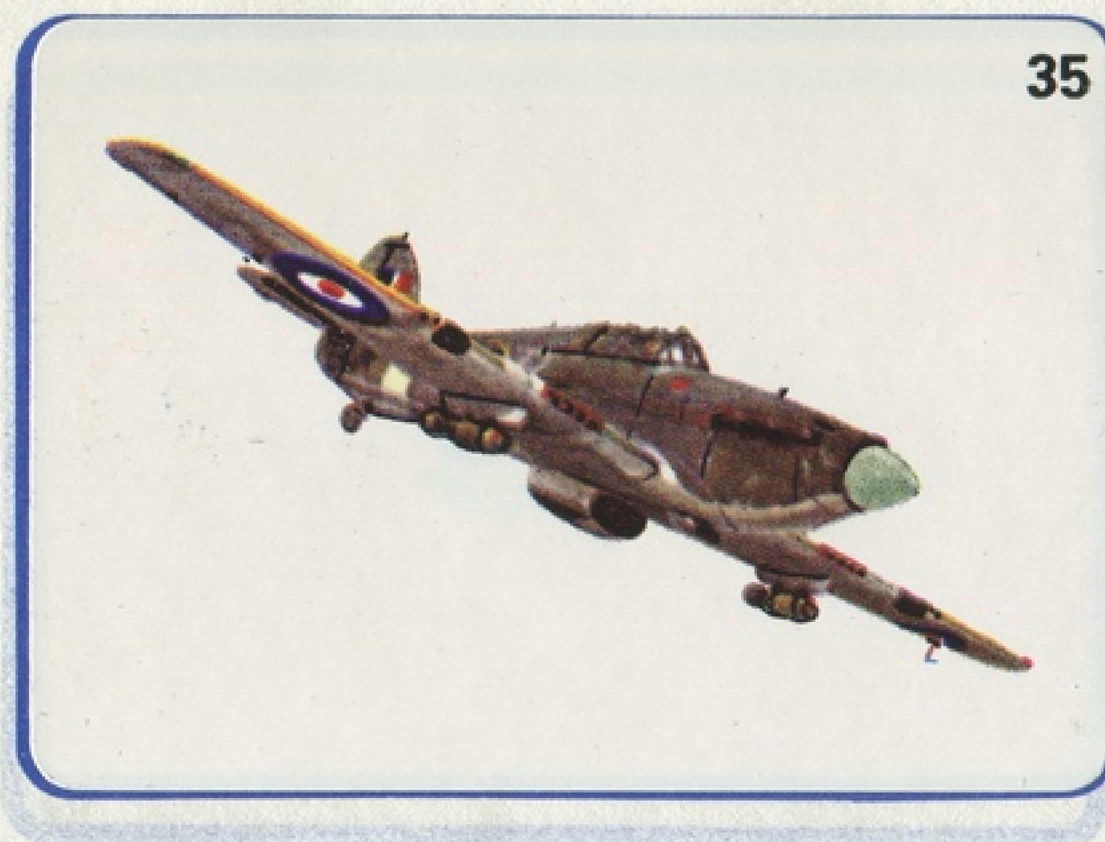








MYŚLIWCY



Hawker Hurricane Mk.IIB, samolot myśliwski. *Hurricane Mk.IIA* i *IIB* były to ulepszone *Hurricane Mk.I*, z silnikiem o większej mocy. *Mk.IIB* wyposażony był w dodatkowe karabiny maszynowe, celem zwiększenia siły ognia, i w zaczepy do bomb. *Hurricanów IIA* używały w 1941 roku dywizjony 302, 306, 317 i 318. W tym samym roku dywizjony (oprócz 318) otrzymały również *Hurricany IIB*. Na rysunku: *Hurricane IIB*.



Hawker Hurricane Mk.IIC, samolot myśliwski. W tę odmianę *Hurricanea*, w której zamiast kaemów zastosowano 4 działka 20 mm, w okresie od kwietnia do października 1944 roku wyposażony był dywizjon 309. W tym czasie w dywizjonie znalazły się również przejściowo *Hurricane Mk.IV* — część z nich z uzbrojeniem rakietowym. Na rysunku: *Hurricane IIC* z 309 dywizjonu.

Samoloty bombowe polskich dywizjonów startowały blisko 12 tysięcy razy, a w powietrzu spędziły ponad 64 tysiące godzin.

W czasie „Bitwy o Wielką Brytanię" weszły do walki dwa pierwsze polskie dywizjony myśliwskie — 302 Dywizjon Myśliwski Poznański i 303 Dywizjon Warszawski im. Tadeusza Kościuszki.

W kilka tygodni później rozpoczęły służbę bojową: 306 Dywizjon Myśliwski Toruński, 307 Nocny Dywizjon Myśliwski Lwowski, 308 Dywizjon Myśliwski Krakowski, 315 Dywizjon Myśliwski Dębliński i 317 Dywizjon Myśliwski Wileński. W 1942 roku liczbę polskich dywizjonów myśliwskich powiększył 309 Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy Ziemi Czerwieńskiej, dawny, przezbrojony teraz z *Lysanderów* na *Mustangi*, 309 Dywizjon Współpracy z Wojskiem. Na początku 1943 roku rozpoczęto formowanie jeszcze jednego dywizjonu, 318 Dywizjonu Myśliwsko-Rozpoznawczego Gdańskiego, który później walczył na froncie włoskim.

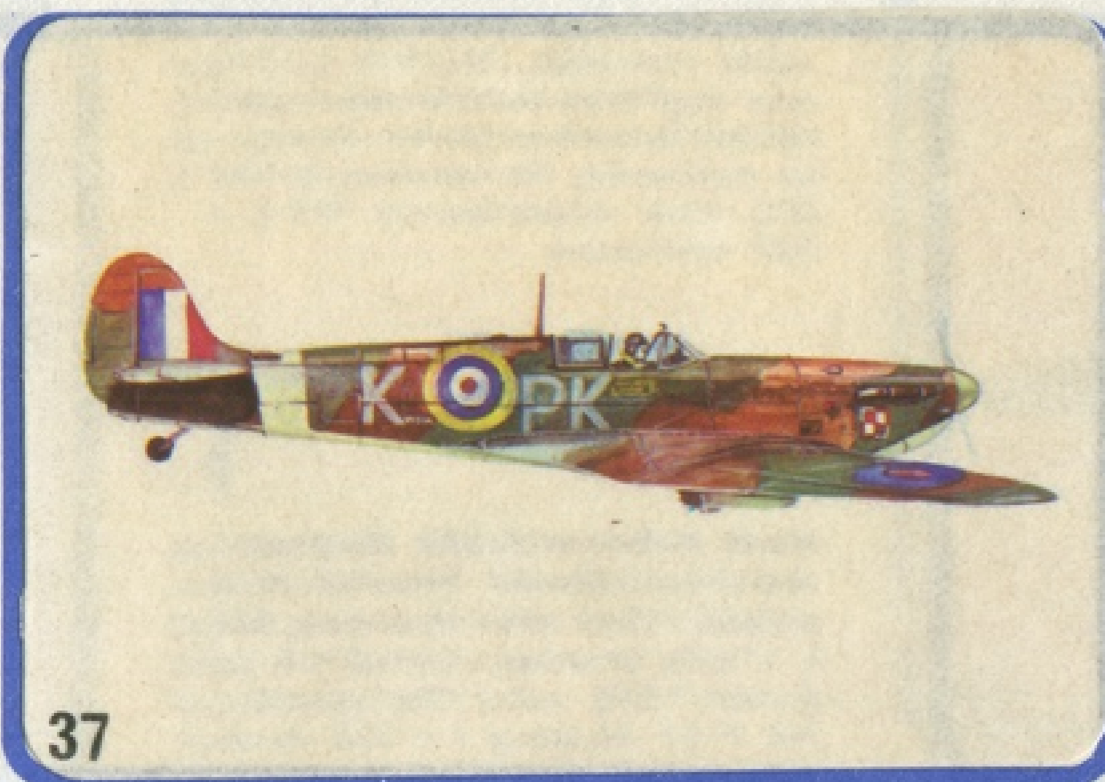
W Anglii polskich lotników otaczała legenda, przyznać trzeba, że zasłużona.

Lotnicy polskich dywizjonów myśliwskich zestrzelili w walkach powietrznych nad Anglią i kontynentem 614 5/6 samolotów, a 156 1/2 prawdopodobnie i uszkodzili 196 maszyn nieprzyjaciela; walcząc w angielskich dywizjonach zestrzelili 108 2/3 maszyn, 21 1/2 prawdopodobnie i uszkodzili 37. Piloci walczący w Afryce i we Włoszech powiększyli tę liczbę o 28 1/2 pewnych zestrzeleń, 3 prawdopodobnych i 10 maszyn uszkodzonych, a piloci polscy skierowani do dywizjonów amerykańskich zaliczyli 12 zestrzeleń.

W czerwcu 1944 roku przybył pilotom myśliwskim jeszcze jeden przeciwnik — latające bomby *V-1*. Skierowane do walki z nimi dywizjony 306, 315, 316 zestrzeliły 190 tych pocisków.

Piloci atakowali również cele naziemne — ogniem działek, podczepionymi pod kadłuby bombami, zniszczyli tysiące pojazdów, kilkaset czołgów i dział samobieżnych, wiele lokomotyw i wagonów, barek rzecznych i statków, zabudowań i mostów.

Polskie samoloty myśliwskie startowały do lotów ponad 73 tysiące razy i spędziły w powietrzu ponad 124 tysiące godzin.



Supermarine Spitfire Mk.IIA, samolot myśliwski. Pierwsze *Spitfire* otrzymali Polacy w styczniu 1941 roku; były to *Spitfire IA* w dywizjonie 303. W marcu 1941 roku zaczął na *Spitfire IA* latać również dywizjon 308. *IIA* — ulepszoną wersję *Spitfire I* — otrzymały w roku 1941 dywizjony 303, 308, 315 i 316. Wersję *IIB*, z działkami 20 mm, dywizjony 303, 306, 308, i 315. Na rysunku: *Spitfire Mk.IIA,* nr fabryczny P7855, znak rozpoznawczy PK-K (Krysia) z 315 dywizjonu.



Supermarine Spitfire Mk.VB, samolot myśliwski. *Spitfire VB* używane były od 1941 do 1943 roku we wszystkich polskich dywizjonach na zachodzie oraz w „Cyrku Skalskiego". Na rysunku: *Spitfire VB,* nr fabryczny AB183, znak rozpoznawczy RF-A z dywizjonu 303.

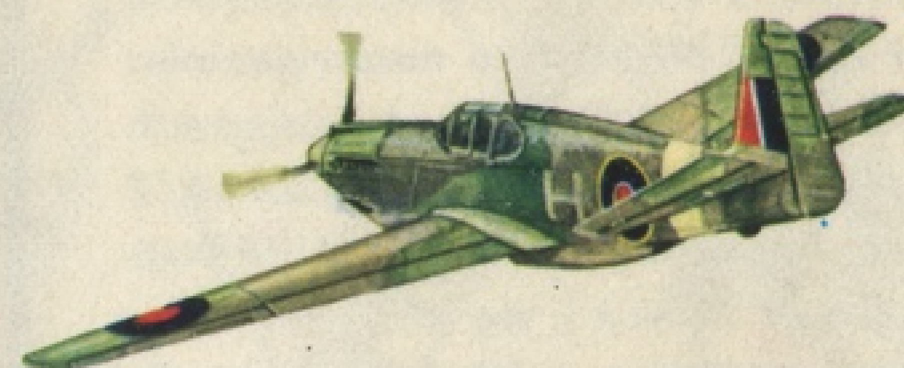




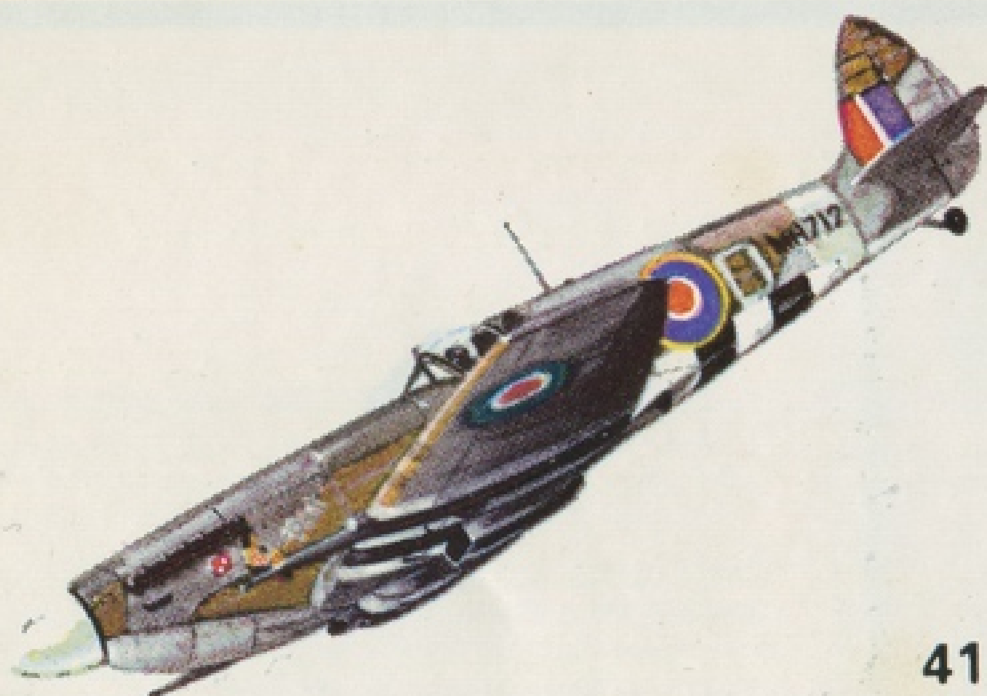
Supermarine Spitfire L.F.VB, samolot myśliwski. Jest to odmiana samolotu *VB* przeznaczona do walki na małych wysokościach; używany był w 1943 i w 1944 roku przez dywizjony 303, 306 i 316. Na rysunku: *Spitfire L.F. VB* nr fabryczny EP112, znak rozpoznawczy UZ-V, z 306 dywizjonu



Supermarine Spitfire Mk. IXC, samolot myśliwski. W 1942 i 1943 roku tego typu samolotami dysponowały wszystkie polskie dywizjony myśliwskie. Na rysunku: *Spitfire IXC*, znak rozpoznawczy *WX-L* z 302 dywizjonu.



North American P-51A Mustang I, samolot myśliwski. Otrzymał je w sierpniu 1942 roku dywizjon 309 i, z małą przerwą, używał ich do końca 1944 roku. Na rysunku: *NA P-51 Mustang I* z 309 dywizjonu.



Supermarine Spitfire L.F. IX C, samolot myśliwski, odmiana do walki na małych wysokościach. W 1944 roku używany był w 302, 308, 317 i 318 dywizjonie. Na rysunku: *Spitfire L.F.IXC*.



North American P-51B Mustang III, samolot myśliwski. W *Mustangi* w roku 1944 zostały przezbrojone dywizjony 306, 309, 315 i 316. Na rysunku: *P-51B Mustang III*, nr fabryczny FZ154, znak rozpoznawczy PK-N z 315 dywizjonu.



Supermarine Spitfire L.F.XVIE, samolot myśliwski. Używany był w 302, 308 i 317 dywizjonie pod koniec wojny. Część maszyn miała nowy typ kabiny z kroplową owiewką. Na rysunku: *Spitfire L.F. XVI E*, nr fabryczny TE206, znak rozpoznawczy JH-A, z 317 dywizjonu.



North American P-51 D/K Mustang IV, samolot myśliwski. Dywizjon 303 wyposażony został w *Mustangi IV* (w odmianach *P-51D* i *P-51K*) w kwietniu 1945 roku. Już po zakończeniu wojny otrzymały je też 309 i 315 dywizjon. Na rysunku: *P-51K Mustang IV*, nr fabryczny KH866, znak rozpoznawczy RF-P z 303 dywizjonu.



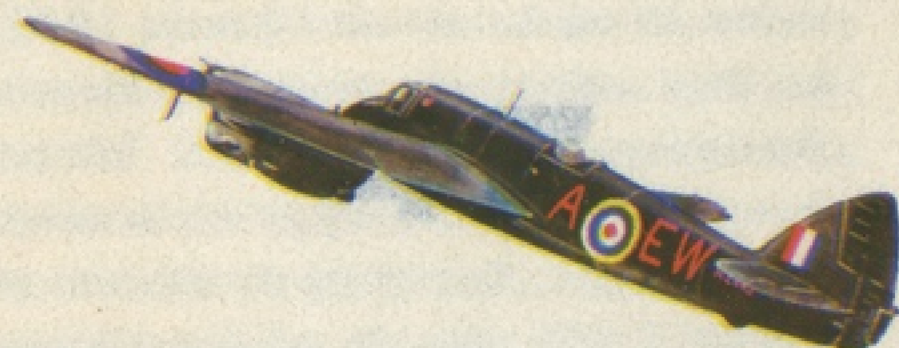
46

Boulton Paul Defiant, ciężki samolot myśliwski, dwumiejscowy. W tego typu samoloty uzbrojony był 307 dywizjon w 1940 i 1941 roku. Na rysunku: *Boulton Paul Defiant* z 307 dywizjonu.

de Havilland Mosquito N.F.II, samolot myśliwski nocny. Używany był od grudnia 1942 do końca 1944 roku w 307 dywizjonie. Na rysunku: *Mosquito N.F.II* z 307 dywizjonu.



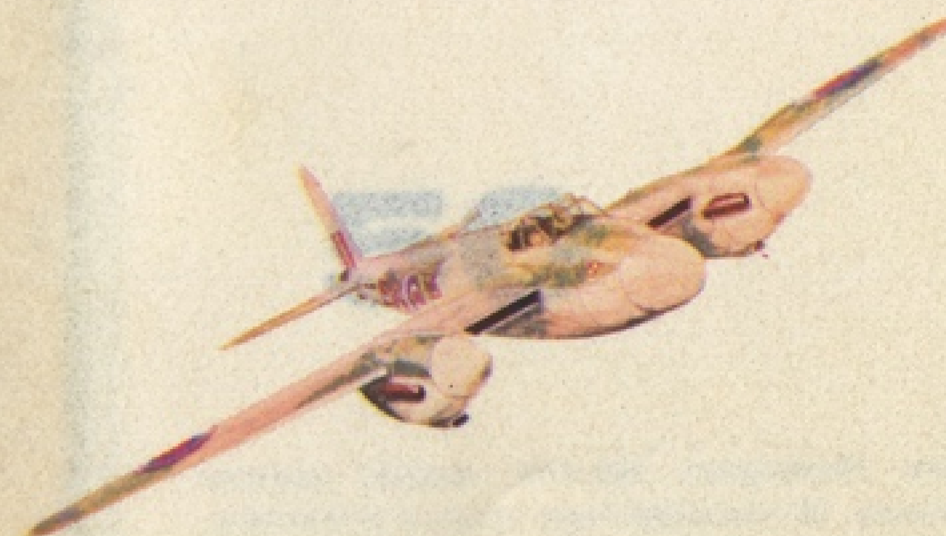
49



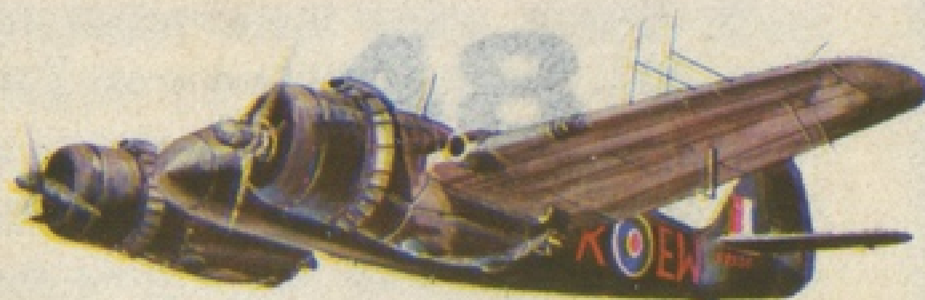
47

Bristol Beaufighter N.F.II, samolot nocny myśliwski. Pierwsze *Beaufightery* otrzymał dywizjon 307 w połowie sierpnia 1941 roku i używał ich do połowy 1942 roku. Na rysunku: *Bristol Beaufighter N.F. II*, nr fabryczny R2445, znak rozpoznawczy EW-A z 307 dywizjonu.

de Havilland Mosquito N.F.XIII, samolot myśliwski nocny. Używany był w dywizjonie 307 w 1944 i na początku 1945 roku. Na rysunku: *Mosquito N.F.XIII* z 307 dywizjonu.



50



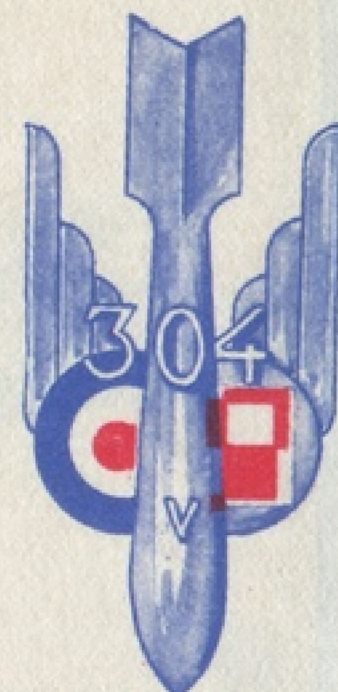
48

Bristol Beaufighter VIF, nocny myśliwiec. W maju 1942 roku dywizjon 307 otrzymał *Beaufightery VI*, odmianę z silnikami gwiazdowymi. Samoloty te używane były w dywizjonie do lutego 1943 roku. Na rysunku: *Bristol Beaufighter VIF* z dywizjonu 307.

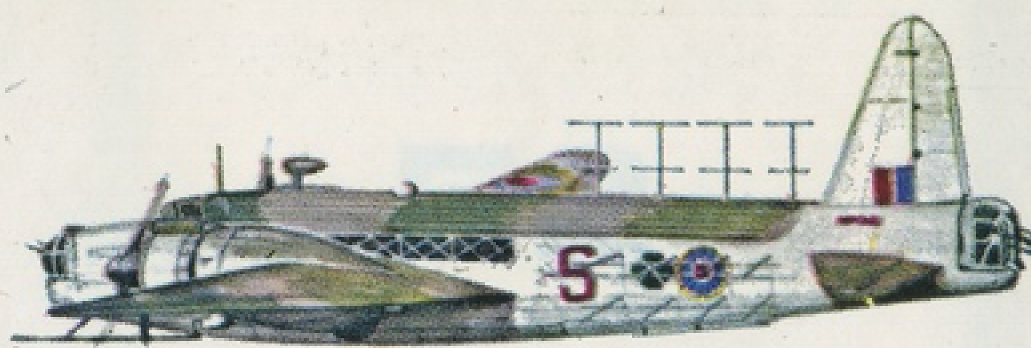
de Havilland Mosquito N.F.30, samolot myśliwski nocny. Używany był od października 1944 roku w 307 dywizjonie Myśliwskim Nocnym. Na rysunku: *Mosquito N.F.30* nr fabryczny NT280/G, znak rozpoznawczy EW-S, z 307 dywizjonu.

51

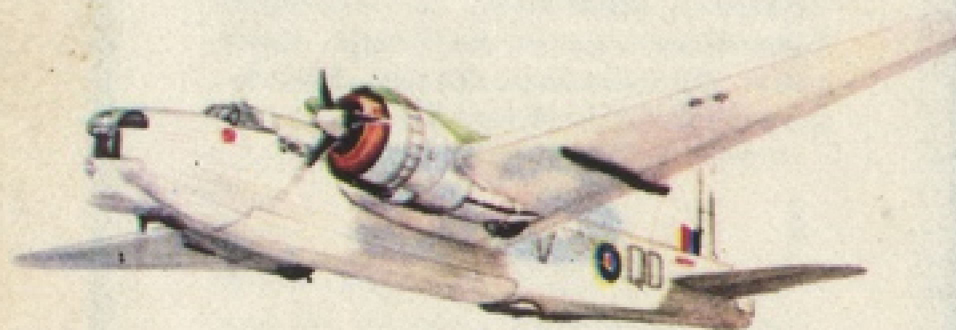




BITWA O ATLANTYK



Vickers Wellington Mk XIII, morski samolot patrolowy. W samoloty tego typu, z charakterystycznymi antenami aparatury do wykrywania okrętów podwodnych, był wyposażony dywizjon 304. Na rysunku: *Wellington Mk.XIII,* znak rozpoznawczy „S" z 304 dywizjonu.



Vickers Wellington Mk.XIV, morski samolot patrolowy. Wyposażony on był w aparaturę wykrywającą — antena mieściła się w „brodzie". Samoloty tego typu miał dywizjon 304. Na rysunku: *Wellington Mk.XIV,* nr fabryczny HF169, znak rozpoznawczy *QD-V,* z 304 dywizjonu.

Od pierwszych do ostatnich dni wojny z Niemcami trwała „Bitwa o Atlantyk" — walka o morskie linie komunikacyjne. W tej batalii od 10 maja 1942 roku brał udział również 304 Dywizjon Bombowy, przeniesiony z lotnictwa bombowego do służby przeciw okrętom podwodnym. Samoloty dywizjonu startowały 2 451 razy do wielogodzinnych lotów patrolowych nad Atlantykiem. Spędziły nad jego wodami 21 331 godzin atakując 31 razy niemieckie okręty podwodne. Dwa z nich posłały na dno na pewno, ciężko uszkodziły 2 okręty, lekko — 3. *Wellingtony* dywizjonu walczyły też z samolotami — zestrzeliły 3 maszyny na pewno i 3 prawdopodobnie, a uszkodziły 4.

W „Bitwie" udział brał również dywizjon 307. Loty patrolowe nad Zatoką Biskajską, Atlantykiem i wodami norweskimi, wykonywane od sierpnia 1943 roku do marca 1944, dały dywizjonowi 11 pewnych zestrzeleń, 3 maszyny prawdopodobnie zostały zniszczone, a 7 uszkodzonych.



NAD PUSTYNIĄ

Polscy piloci trafili i do Afryki. W Takoradi, w 1940 roku, powstała jednostka transportowa, zajmująca się przeprowadzaniem samolotów na Bliski Wschód i do Indii. Po przeniesieniu jednostki do Egiptu, w 1942 roku, wyodrębniono z niej grupę pilotów, którzy stworzyli polską eskadrę w 112 Dywizjonie RAF. Eskadra brała udział w walkach nad Libią.

W marcu 1943 roku w skład 145 Dywizjonu RAF wszedł Polski Zespół Myśliwski zwany też później „Cyrkiem Skalskiego". Piloci, tworzący zespół, znaleźli się na lotnisku Bu Ghara, 250 km na zachód od Trypolisu. Od 17 marca do rozwiązania zespołu, co nastąpiło pod koniec maja 1943, polscy piloci zestrzelili 25 włoskich i niemieckich samolotów na pewno, 3 prawdopodobnie i 9 uszkodzili. Zespół stracił kilka maszyn i jednego pilota, który trafił do niemieckiej niewoli.

W Egipcie przygotowywali się do współdziałania z II Korpusem Polskim piloci dywizjonu 318.



Curtiss P-40E Kittyhawk, samolot myśliwski. W samoloty te wyposażony był Shark Fighter Squadron RAF w Libii i latali na nich polscy ochotnicy z Takoradi. Na rysunku: *Curtiss P-40E* z 112 „dywizjonu rekinów" RAF.



Supermarine Spitfire Mk. IXC, samolot myśliwski. Samoloty tego typu otrzymał „Cyrk Skalskiego". Na rysunku: *Spitfire IX*, nr fabryczny EN286, znak rozpoznawczy ZX-6 z „Cyrku Skalskiego".



GRIGORIEWSKOJE, WARKA...



Jakowlew UT-2M, samolot szkolny. Samoloty tego typu były pierwszymi samolotami dostarczonymi do Grigoriewskoje dla tworzącej się 1 eskadry. Stosowano je do szkolenia wstępnego we wszystkich radzieckich szkołach lotniczych, a później również i polskich. Na rysunku: *UT-2M* z 1 pułku w Grigoriewskoje.



Jakowlew Jak-7W, samolot treningowy Samoloty te traktowane były jako sprzęt, tzw. przejściowy, z samolotu szkolnego na bojowy. Na rysunku: *Jak-7W* z 1 pułku lotnictwa myśliwskiego.

7 lipca 1943 roku dowódca 1 Dywizji Piechoty im. T. Kościuszki, pułkownik Berling, wydał rozkaz formowania eskadry myśliwskiej. Eskadra otrzymała do swej dyspozycji lotnisko w Grigoriewskoje koło Riazania. Duży napływ ochotników spowodował, że już w sierpniu postanowiono zorganizować wykorzystując szkolną eskadrę, pułk lotniczy. W październiku pułk przyjął nazwę 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa"

1 kwietnia 1944 roku rozpoczęto w Grigoriewskoje formowanie 2 pułku nocnych bombowców, który otrzymał nazwę „Kraków" oraz 103 samodzielnej eskadry łącznikowej.

Szkolenie jednostek zakończono na poligonie Gostomel pod Kijowem, a 16 sierpnia oba pułki przebazowano na lotnisko Dys koło Lublina. Po pięciu latach znowu polskie samoloty lądowały na polskiej ziemi.

Również w sierpniu ludowe lotnictwo powiększyło się o następną jednostkę. Był to radziecki 611 pułk lotnictwa szturmowego, który, w miarę wymiany

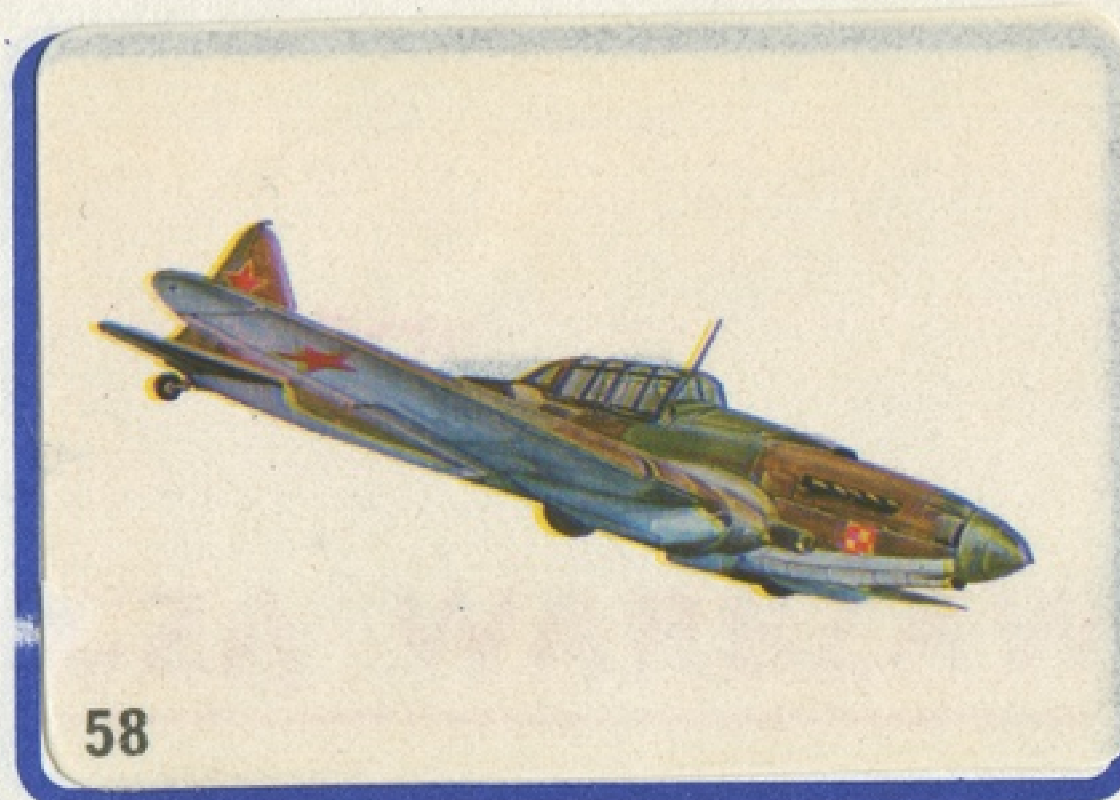
radzieckich załóg na polskie, miał stać się 3 pułkiem lotnictwa szturmowego WP.

Z końcem sierpnia pułki znalazły się na froncie, jako 1 Dywizja Lotnictwa. Po włączeniu organizacyjnym dywizji w skład lotnictwa WP zmieniono jej nazwę na 4 Mieszaną Dywizję Lotnictwa, a pułk 611 stał się od tej chwili 3 pułkiem lotnictwa szturmowego.

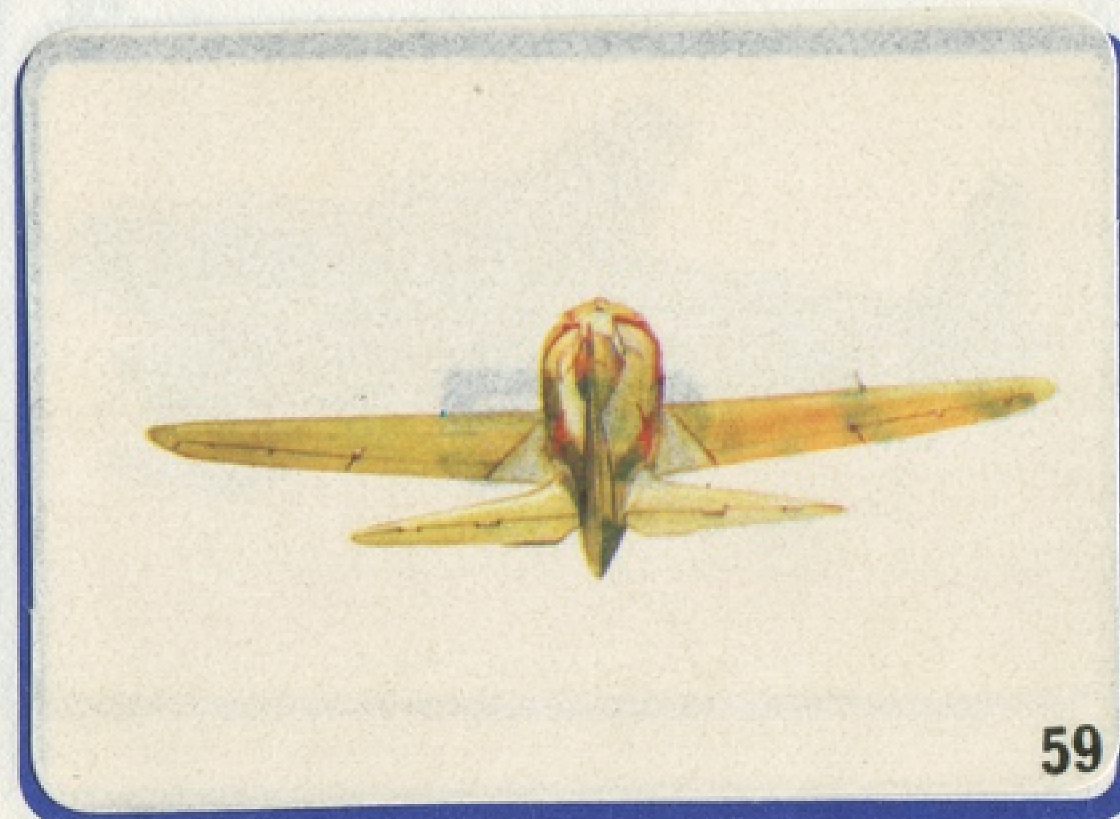
Chrzest bojowy przeszły pułki 23 sierpnia 1944 roku, w walkach o przyczółek pod Warką.

We wrześniu 1944 roku rozpoczęto formowanie 1 Mieszanego Korpusu Lotniczego. W jego składzie znalazły się radzieckie jednostki lotnicze wraz z personelem, który zastępowany miał być stopniowo lotnikami polskimi, intensywnie szkolonymi w radzieckich szkołach lotniczych.

W skład Korpusu weszła 1 Dywizja Lotnictwa Bombowego (złożona z 3,4 i 5 pułku lb), 2 Dywizja Lotnictwa Szturmowego (6,7,8 plsz), 3 Dywizja Lotnictwa Myśliwskiego (9,10,11 plm), eskadra łącznikowa i służby.



Iliuszyn UTI Il-2, samolot szkolny i treningowy. Na samolotach tego typu szkoleni byli piloci samolotów szturmowych *Il-2.* Na rysunku: *UTI Il-2* z 1 Korpusu Lotnictwa Mieszanego.



Polikarpow I-16, samolot myśliwski. Jeden samolot tego typu znajdował się w 1 pułku w czasie szkolenia w Grigoriewskoje. Na rysunku: *I-16 typu 24* z 1 plm.



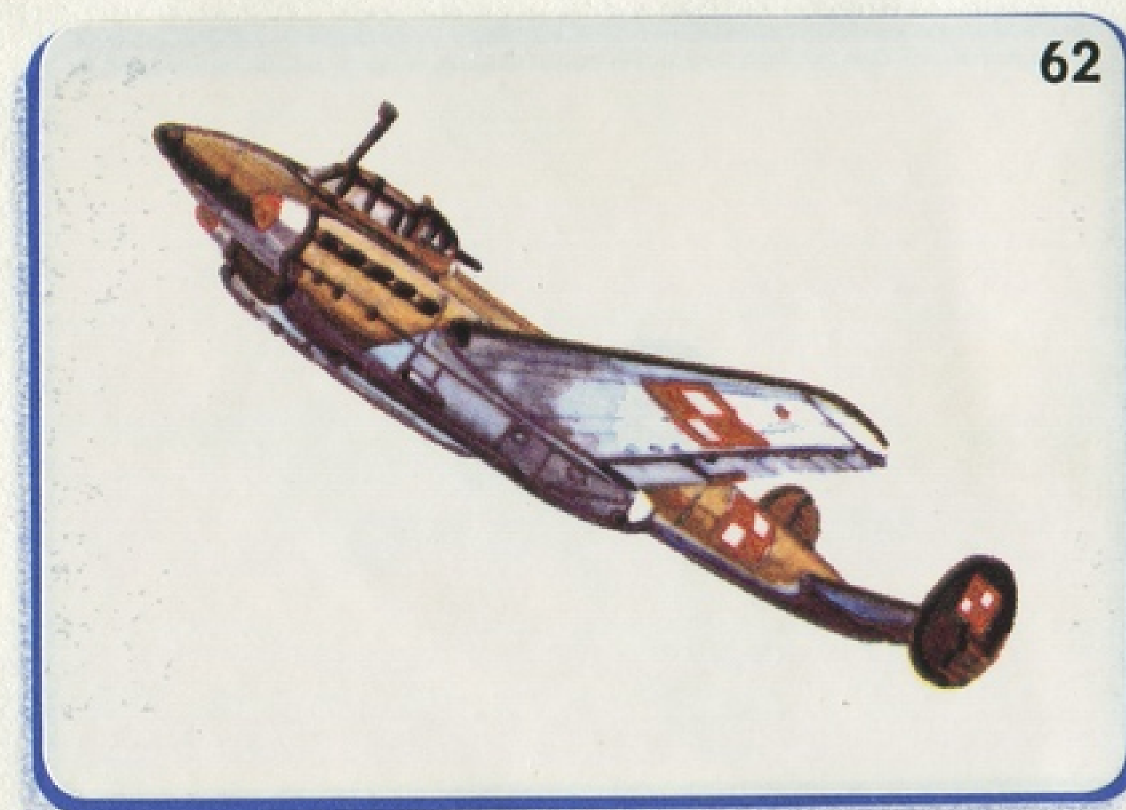
Jakowlew Jak-1M, samolot myśliwski. Pierwsze *Jaki-1M* przybyły do Grigoriewskoje we wrześniu 1943 roku. Znalazły się też w pułkach myśliwskich 1 Korpusu i w szkołach lotniczych. Na rysunku *Jak-1M* z 1 plm.



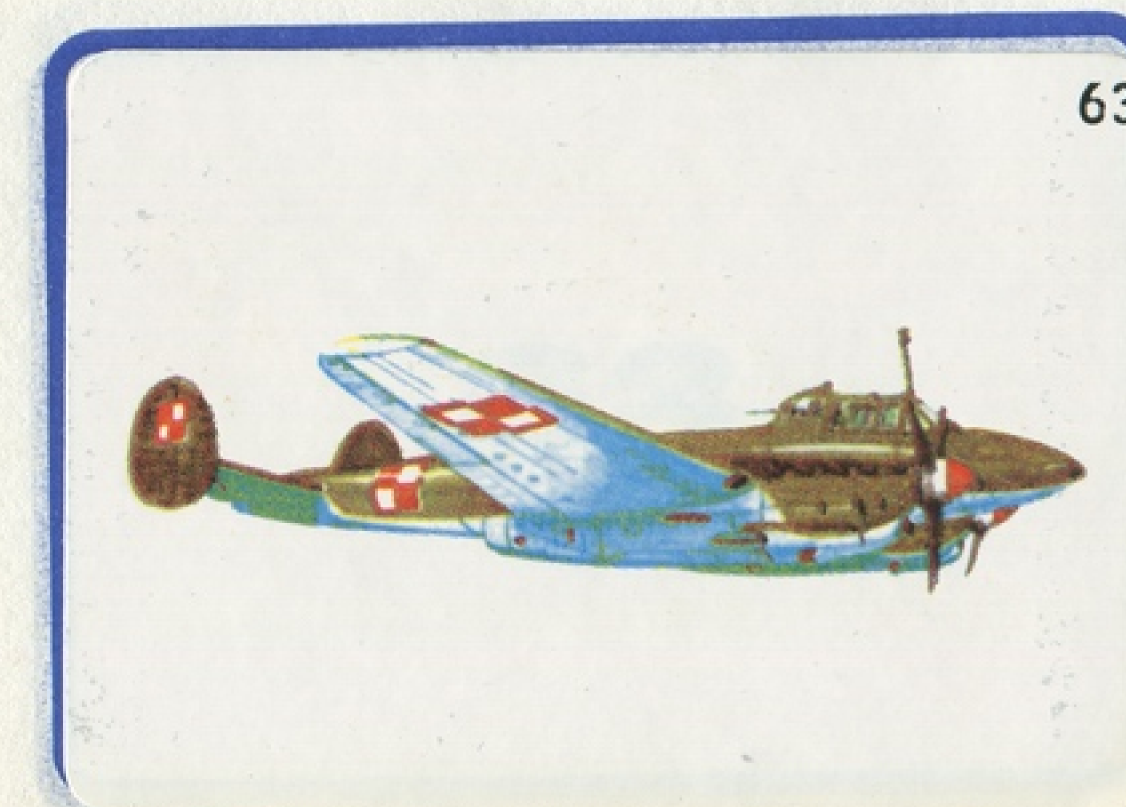
Polikarpow Po-2, samolot wielozadaniowy. Ten niepozorny samolot używany był do szkolenia, jako maszyna łącznikowa oraz jako lekki nocny bombowiec. Były w nie uzbrojone: 2 plb, eskadry łącznikowe, plutony dyspozycyjne dowództw pułków, eskadra sanitarna, itd. Na rysunku: *Polikarpow Po-2* z 103 eskadry łącznikowej.

Na front skierowano 2 DLSz i 3 DLM, które współdziałały w kwietniu i maju 1945 roku z 4 Mieszaną Dywizją Lotnictwa.

Inne polskie jednostki lotnicze, to wspomniana już 103 samodzielna eskadra łącznikowa oraz samodzielne eskadry łącznikowe 3,4 i 5. Z końcem 1944 roku powstały też samodzielne pułki lotnictwa pomocniczego — 12 sanitarny, 13 transportowy i 17 łącznikowy. Wszystkie te pułki użyte zostały w walkach. Przystąpiono też do organizacji 14 pułku — rozpoznania lotniczego a z warszawskiego lotniska Okęcie działała 6 samodzielna lotnicza eskadra transportowa specjalnego przeznaczenia.



Petlakow Pe-2, samolot bombowy. W samoloty *Pe-2* wyposażono pułki bombowe 1 Korpusu (92 maszyny), kilkanaście maszyn było w szkolnictwie i pojedyncze samoloty w Dowództwie Lotnictwa i Dowództwach 1 Korpusu. Na rysunku: *Petlakow Pe-2* z 3 plb.



Szczerbakow Szcze-2, samolot transportowy. Używany był do szkolenia nawigatorów samolotów bombowych, a także do ćwiczenia skoków spadochronowych. Na rysunku: *Szcze-2.*



NAD POWSTAŃCZĄ WARSZAWĄ

Brak załóg spowodował, że z końcem marca 1943 roku rozwiązano 301 Dywizjon Bombowy. Część personelu stworzyła polską eskadrę przy 138 Dywizjonie RAF, którego zadaniem była współpraca z ruchem oporu w krajach okupowanych przez Niemców.

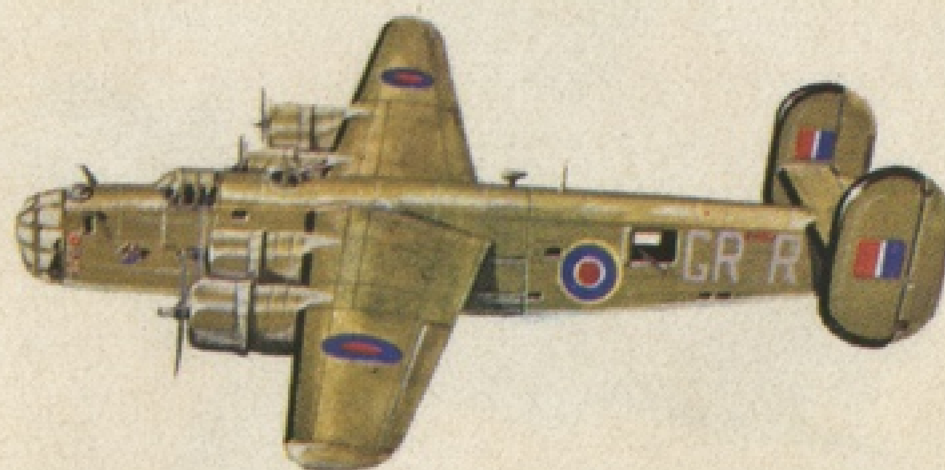
W listopadzie polska eskadra została przebazowana do Afryki na lotnisko Sidi Amor koło Tunisu. Jako eskadra 1586 w dalszym ciągu wykonywała loty na tereny okupowane, wożąc zrzuty broni, amunicji, lekarstw oraz skoczków.

Powstanie Warszawskie zastało eskadrę nie przygotowaną. Dysponowała tylko sześcioma załogami i ośmioma samolotami, będącymi w złym zresztą stanie technicznym. Posiłki nadeszły już wkrótce, ale nowe załogi nie miały dużego doświadczenia. Mimo to, w sierpniu 1944 roku, eskadra wykonała 80 lotów ze zrzutami dla Warszawy, 3 loty na inne zrzutowiska w Polsce i 14 do północnych Włoch. Eskadra straciła osiem załóg — z tego siedem w lotach nad Warszawę. W wyniku strat polecono zawiesić loty — zezwalając jedynie na loty ochotników. We wrześniu eskadra nie była już zdolna do tak dużego wysił-

64



Handley Page Halifax II ser. IA, samolot bombowy. W samoloty tego typu wyposażona była 1586 eskadra. Były one przystosowane do nocnych lotów ze zrzutami, miały m.in. dla odciążenia, zdjęte grzbietowe wieże z karabinami maszynowymi. Na rysunku: *Handley Page Halifax II,* znak rozpoznawczy GR-P, nr JP179, z 1586 eskadry.



65

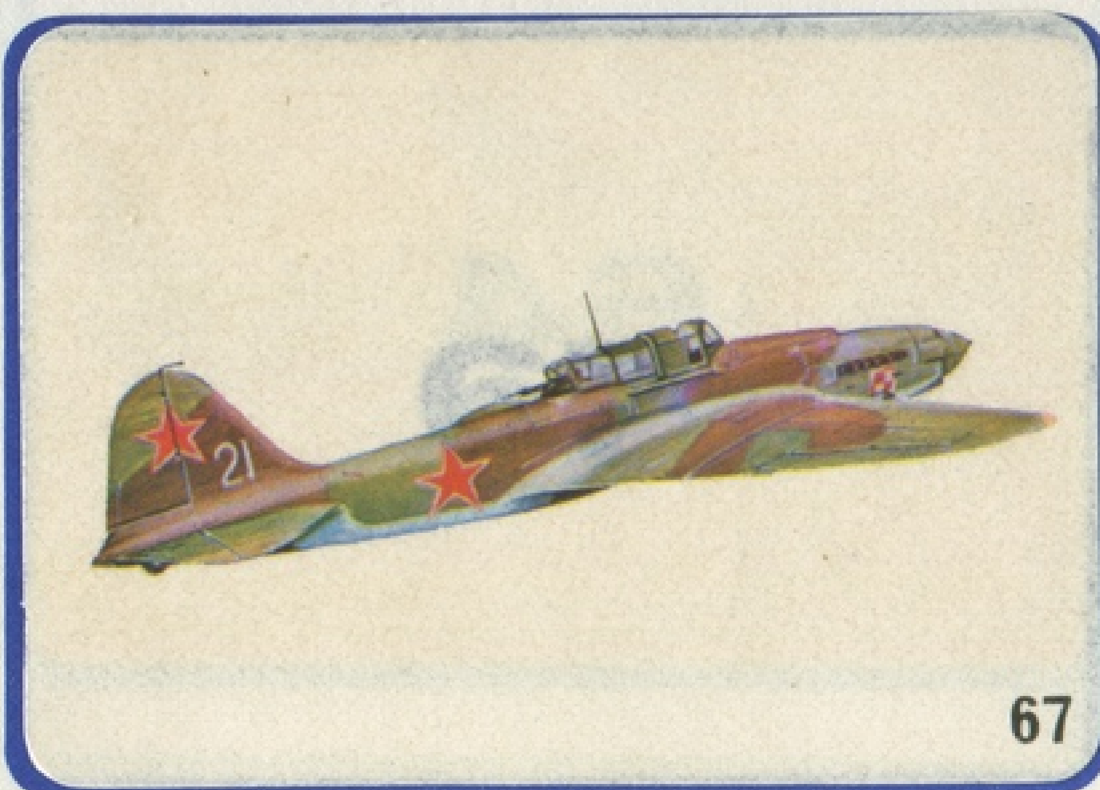
Consolidated B-24 Liberator, samolot bombowy. 1586 eskadra używała samolotów *Liberator* w przystosowanej do długodystansowych lotów wersji *B.VI* i w wersji *LR.V.* Samoloty były w eskadrze odciążane przez zdjęcie wieży strzeleckiej przedniej i dolnej, oraz wymianę oryginalnej wieży tylnej produkcji amerykańskiej na lżejszą, produkcji angielskiej. Luk po dolnej wieży służył jako luk zrzutowy. Na rysunku: *Liberator,* nr ewidencyjny EV978, znak rozpoznawczy GR-R, z eskadry 1586.

ku bojowego; wykonała 17 lotów nad Warszawę i 25 do innych krajów. W lotach nad Warszawę straciła dalszych osiem załóg.

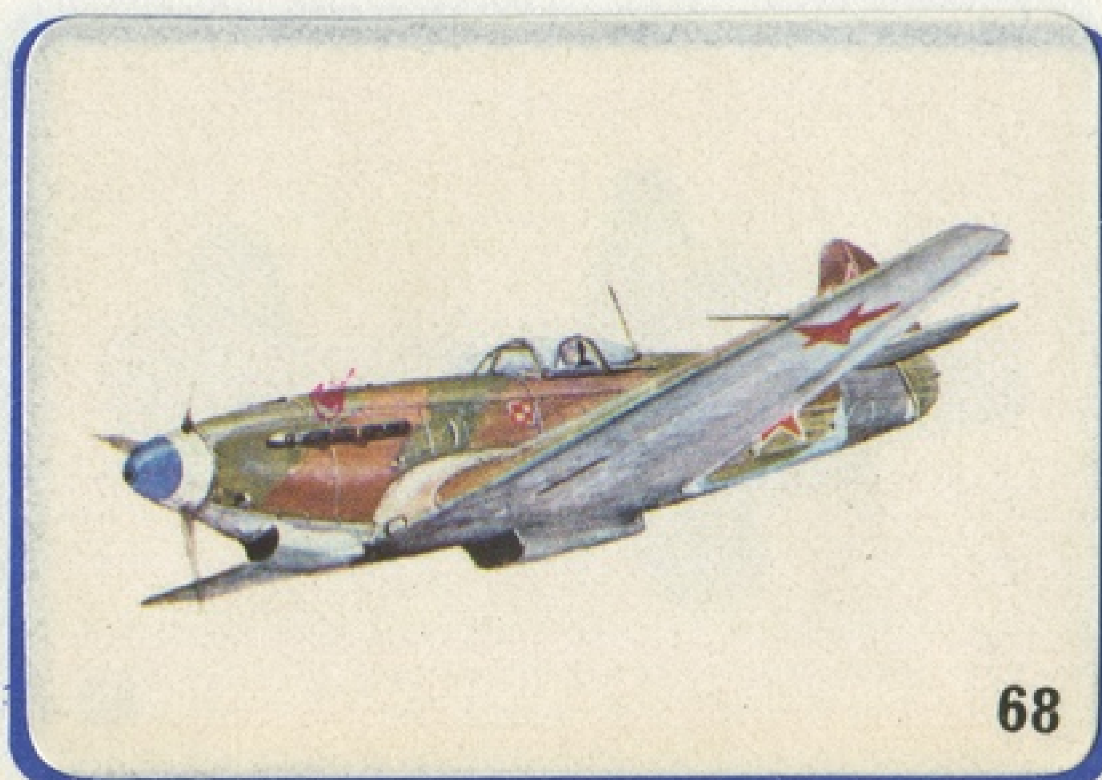
Pierwszą jednostką Ludowego Wojska Polskiego, której przypadło w udziale niesienie pomocy powstańczej Warszawie, był 2 pułk nocnych bombowców „Kraków". Nocą 13 września przystąpił on do zrzutów żywności i amunicji. W ciągu następnych nocy pułk w dalszym ciągu dokonywał zrzutów, a również wspierał działania oddziałów 1 Armii WP, przeprawiających się przez Wisłę. Do walki przystąpiły też: 1 pułk lotnictwa myśliwskiego i 611 pułk lotnictwa szturmowego. *Iły* 611 pułku, osłaniane przez myśliwce 1 plm atakowały niemiecką artylerię, a później gdy powstanie już upadło, osłaniały ewakuację przyczółków i latały na rozpoznanie wokół Warszawy.



Polikarpow Po-2. Na rysunku: *Po-2* w wersji nocnego bombowca z 2 pułku „Kraków".



Iliuszyn Il-2m3, samolot szturmowy. Wyposażony był w nie 611 plsz (3 plsz) i pułki lotnictwa szturmowego z 1 Korpusu. Na rysunku: *Il-2m3* z 6 plsz 1 Korpusu.



Jakowlew Jak-9, samolot myśliwski. W samoloty tego typu uzbrojono pułki myśliwskie 1 Korpusu, przezbrojono w nie także, w miarę wykruszania się *Jaków-1M,* eskadry 1 pułku z 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej. Na rysunku: *Jak-9D* z 3 eskadry 1 plm „Warszawa" z okresu walk o Pragę i Warszawę.



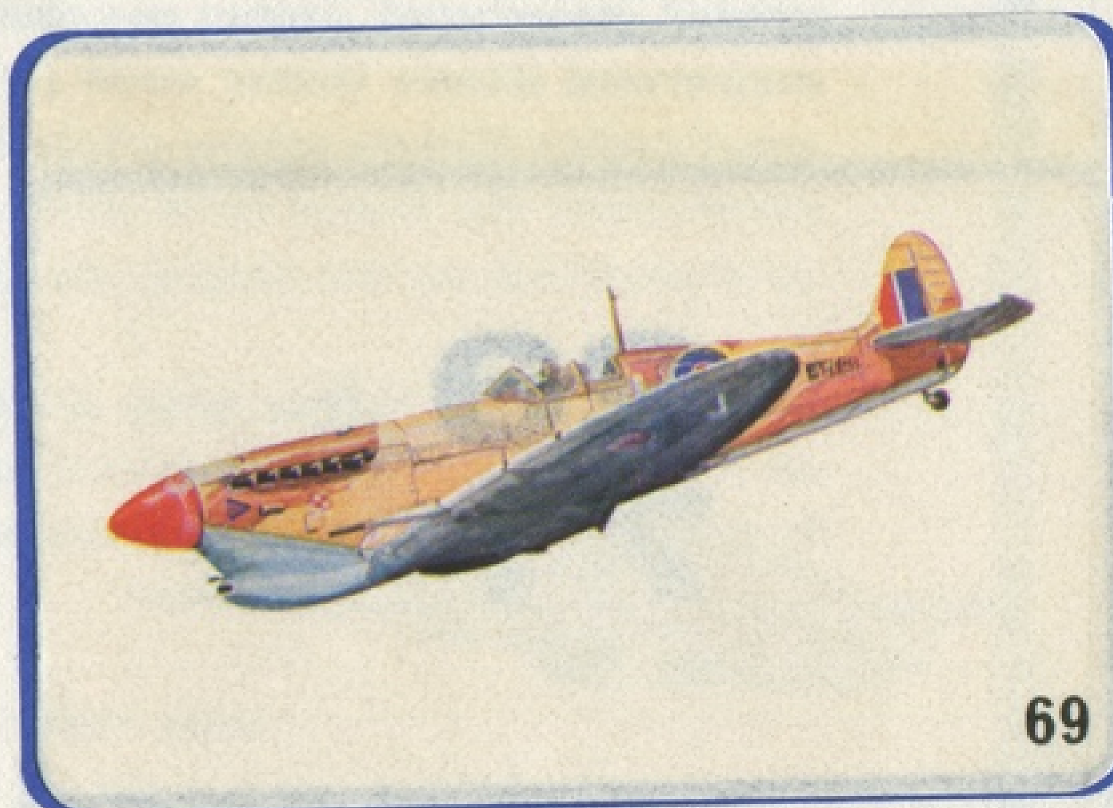




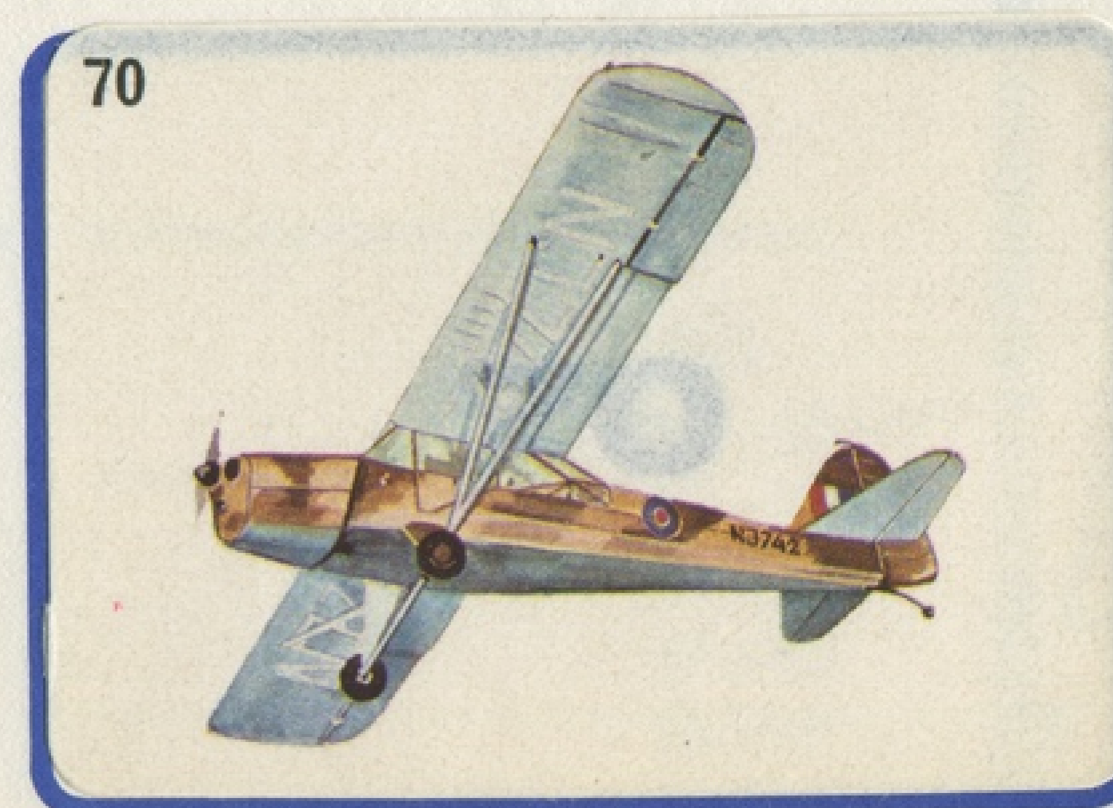
Z II KORPUSEM WE WŁOSZECH

1 maja 1944 roku, na wschodnim wybrzeżu Włoch Środkowych, na lotnisku Tringo, wylądowały *Spitfire* 318 Dywizjonu Myśliwsko-Rozpoznawczego Gdańskiego. W pierwszych tygodniach walk dywizjon współpracował z brytyjskim 5 Korpusem, a po jego zluzowaniu, już do końca wojny wspierał działania II Korpusu Polskiego. Wysiłek dywizjonu w ciągu roku, jaki spędził na froncie, był ogromny — samoloty dywizjonu wykonały 4864 loty bojowe, spędzając w powietrzu 6241 godzin.

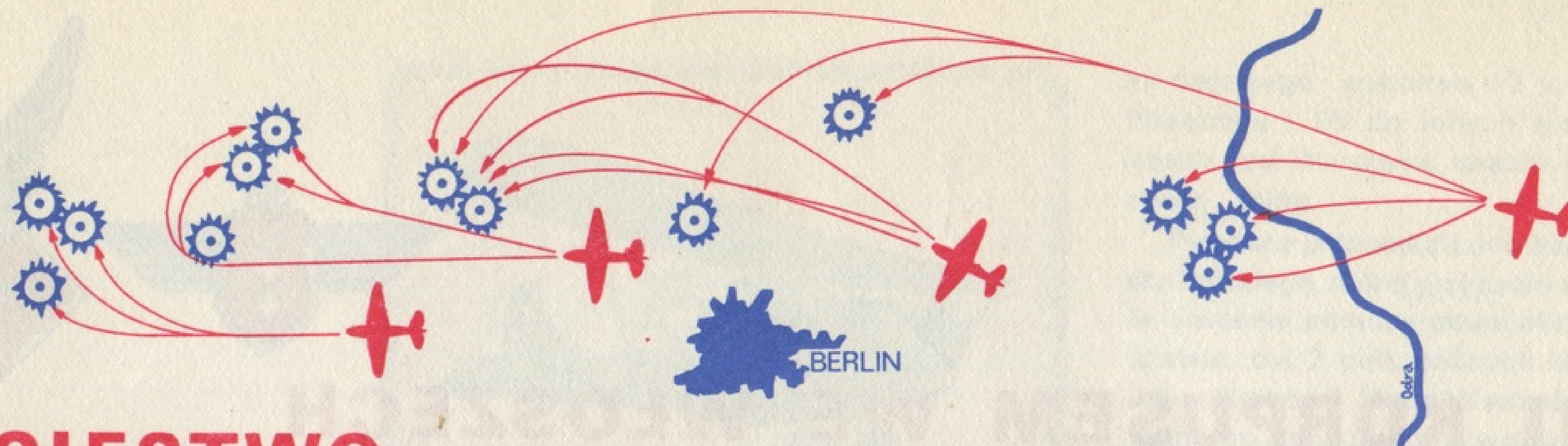
Z przeszkolonych w pilotażu oficerów artylerii II Korpusu Polskiego rekrutowali się piloci 663 Dywizjonu Samolotów Artylerii, zorganizowanego we wrześniu 1944 roku na lotnisku Ebola pod Salerno. Z początkiem stycznia 1945 roku, z lotniska Meldola, dywizjon rozpoczął loty operacyjne — dokonując rozpoznania na korzyść 5 Brytyjskiego Korpusu 8 Armii. Od połowy lutego dywizjon oficjalnie został przydzielony artylerii II Korpusu Polskiego. Samoloty dywizjonu spędziły w powietrzu, w lotach operacyjnych ponad 1000 godzin. Ostatnie loty bojowe dywizjon odbył 25 kwietnia 1945 roku.


69

Supermarine Spitfire Mk. VB (trop), samolot myśliwski. W samoloty tego typu wyposażony był w 1945 roku 318 dywizjon w czasie walk we Włoszech. Na rysunku: *Spitfire Mk.VB*, znak rozpoznawczy „L", z 318 dywizjonu.


70

Auster (*British Taylorcraft*), samolot obserwacyjny artylerii. Pierwsze 6 samolotów typu *Auster Mk.III* otrzymał dywizjon 663 w drugiej połowie grudnia 1944 roku, w styczniu stan uzupełniono *Austerami Mk.V*, a w marcu 1945 *Mk.IV*. *Austery* używane były też jako samoloty łącznikowe, np. 1944 roku w dywizjonie 306 oraz pojedyncze egzemplarze, w szkołach lotniczych. Na rysunku: *Auster Mk.V*, nr fabryczny NJ742



ZWYCIĘSTWO



Iliuszyn Il-2m3. Na rysunku: *Il-2m3*, z pułku lotnictwa szturmowego 1 Korpusu w okresie operacji berlińskiej.



Jakowlew Jak-9. Na rysunku: *Jak-9M* z 1 pułku w okresie operacji berlińskiej.

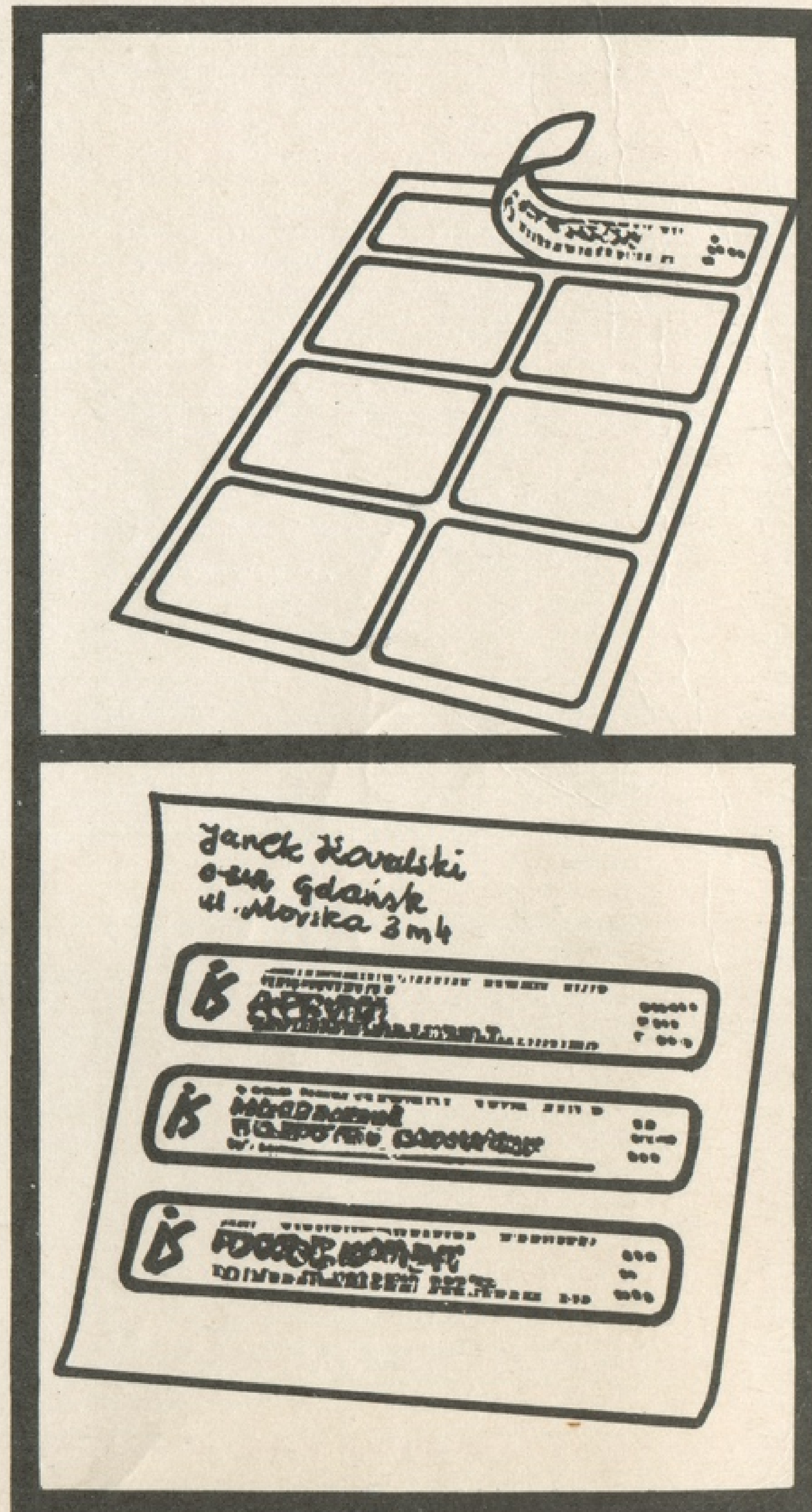
9 maja 1945 roku zakończyła się dla Europy II wojna światowa. Samoloty z biało-czerwoną szachownicą zniszczyły w tej wojnie ponad 1 000 samolotów wroga, zrzuciły ponad 15 000 ton bomb. Dywizjony i pułki obezwładniły setki baterii, zniszczyły setki obiektów, czołgów i dział pancernych, tysiące pojazdów mechanicznych. Polskie lotnictwo poniosło ogromne ofiary w ludziach — poległo blisko 3 000 lotników. Spoczywają w Polsce, w Związku Radzieckim, Wielkiej Brytanii, w Niemczech, Francji, Belgii, Holandii, we Włoszech i Afryce, na dnie oceanów i mórz. To oni w dużej mierze przyczynili się do zwycięstwa.

Kolekcjonerstwo to wspaniała pasja. Zaproponować więc chcemy interesującą zabawę, polegającą na kompletowaniu barwnych rysunków i zdjęć z różnych dziedzin: światowej muzyki rozrywkowej, automobilizmu, sportu, geografii, historii, wojskowości, sztuki, lotnictwa...

Aby zgromadzić pełny zestaw Ilustracji Samoprzylepnych z wybranej dziedziny — należy nabyć w punktach sprzedaży RSW „Książka—Prasa—Ruch" odpowiedni zeszyt i sprzedawane oddzielnie arkusze Ilustracji Samoprzylepnych.

Każdy zeszyt, oprócz tekstu informacyjnego, zawiera miejsca do wklejania Ilustracji Samoprzylepnych. Na każdym zaś arkuszu IS znajduje się sześć odpowiednio naciętych obrazków, z których cztery dotyczą jednego wiodącego tematu, oznaczonego kolejnymi numerami, zaś dwa pozostałe zapoczątkowują nowe tematy równie interesujące. Wystarczy odkleić Ilustrację Samoprzylepną i umieścić ją w odpowiednim miejscu zeszytu, które oznaczone jest taką samą liczbą. Wypełniając w ten sposób cały zeszyt można uzyskać bogato ilustrowany, jednotematyczny album, mogący stać się podręczną encyklopedią.

Ci z kolekcjonerów, którzy nadeślą do redakcji pełny zestaw winiet tytułowych arkuszy Ilustracji Samoprzylepnych (np. „Poczet królów polskich" od nr 19—31) naklejonych na kartoniku (patrz rysunek obok) uczestniczyć będą w losowaniu cennych nagród ufundowanych przez wydawcę.



Nasz adres:



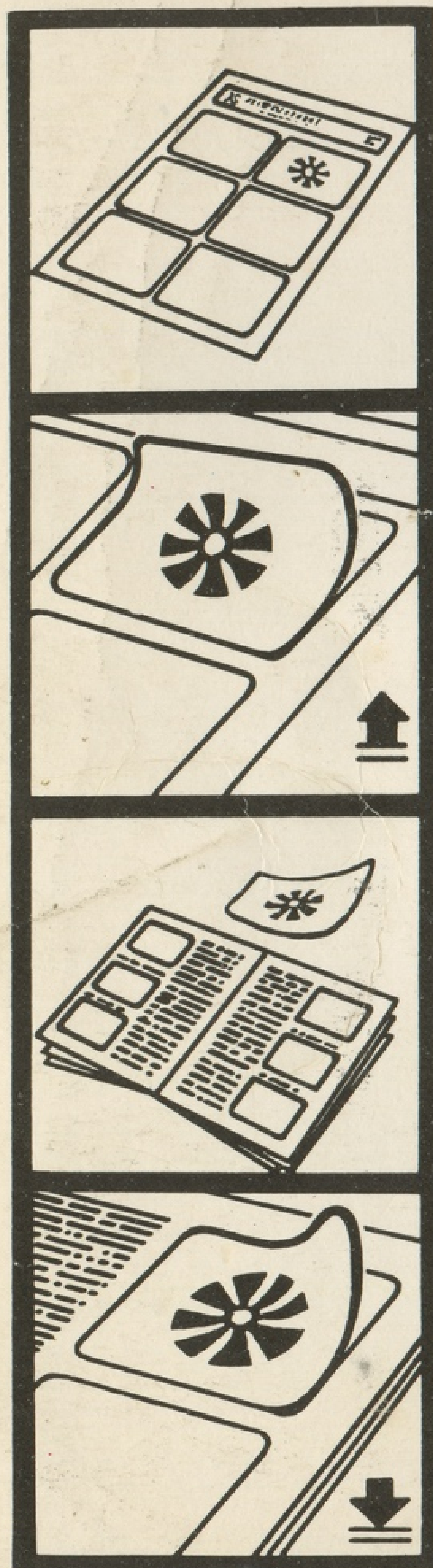
Krajowa Agencja Wydawnicza
Redakcja Wydawnictw Rysunkowych
04-087 Warszawa, ul. Igańska 15C

Oto numeracja tematów wiodących zamieszczanych na poszczególnych arkuszach Ilustracji Samoprzylepnych.

Gwiazdy muzyki rozrywkowej	1—18
Poczet królów polskich	19—31
Kontynenty — Afryka	32—44
Ptaki Polski	45—55
Samoloty, na których walczyli Polacy	56—67
Stare samochody	68—79

INSTRUKCJA

CENA ZŁ. 15,–



STARE SAMOCHODY

SAMOLOTY NA KTÓRYCH WALCZYLI POLACY

POCZET KRÓLÓW POLSKICH

PTAKI POLSKI

GWIAZDY MUZYKI ROZRYWKOWEJ

KONTYNENTY AFRYKA

NOWOŚĆ DLA KOLEKCJONERÓW

Pragniemy zaoferować Wam, za pośrednictwem doskonałych graficznie ilustracji samoprzylepnych i starannie opracowanych zeszytów, stanowiących rodzaj klaserów o różnorodnej tematyce, wydawnictwo mogące zastąpić podręczne, bogato ilustrowane encyklopedie.

Mamy nadzieję, że wielu kolekcjonerów z zadowoleniem przyjmuje proponowaną przez Krajową Agencję Wydawniczą formę gromadzenia ciekawych, a nierzadko unikalnych zbiorów, jakie zamierzamy zaoferować.

Przekonani, że nasza nowa propozycja zostanie przyjęta z zainteresowaniem, życzymy, aby znalazła ona miejsce w Waszej bibliotece jako źródło wiadomości z wybranej dziedziny.